Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XXXVI. — Wydany i rozesłany dnia 3 lipca 1872.

90.

Rozporządzenie ministra handlu z dnia 1 lipca 1872,

o zaprowadzeniu nowego porządku ruchu na kolejach żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Na zasadzie artykułu VIII ustawy z dnia 24 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 4 z roku 1868) widzę się spowodowanym rozporządzić, aby porządek ruchu poniżej zamieszczony, a zawierający przepisy o przewozie podróżnych ich rzeczy, jakoteż zwłok, pojazdów i zwierząt, tudzież towarów, wszedł w moc obowiązującą z dniem 1 sierpnia 1872 na wszystkich kolejach żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych a to tak w obrocie lokalnym i związkowym, jak niemniej w obrocie z kolei na kolej.

Postanowienia szczegółowe rozmaitych zarządów kolei lub związków kolejowych o tyle tylko mają znaczenie obok niniejszego porządku, o ile są wciągnięte w odpowiednie taryfy i o ile nie sprzeciwiają się przepisom niniejszego porządku lecz go raczej jedynie uzupełniają, lub nastręczają publiczności korzystniejsze warunki.

Królewsko-węgierski minister komunikacyi, z którym się w tym względzie porozumiałem, wydaje jednocześnie takież rozporządzenie dla kolei żelaznych w krajach korony węgierskiej.

Banhans r. w.

Porządek ruchu

dla kolei żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

A.

Przewóz podróżnych, ich rzeczy, jakoteż zwłok, pojazdów i żywych zwierząt.

I. Przepisy powszechne.

§. 1.

Obowiązki osób do służby należących.

Osoby zostające w służbie przy kolejach żelaznych obowiązane są zachowywać się względem publiczności skromnie i uprzejmie ale energicznie, jak niemniej, okazywać się grzecznemi w granicach poruczonej im służby.

Osoby te winny pełnić bezpłatnie czynności, porządkiem służbowym przepisane a przyjmowanie od publiczności podarunków za takowe, jest im surowo zabronione.

Osobom w służbie zostającym jest także zabronione palenie tytoniu podczas stosunków służbowych z publicznością.

§. 2.

Prawa służby kolejowej.

Publiczność winna być posłuszną zarządzeniom służbowym osób w służbie zostających, gdy są w mundurze lub noszą znak służbowy.

§. 3.

Rozsądzanie sporów.

Spory pomiędzy publicznością a służbą kolejową rozsądza na stacyach naczelnik stacyi, podczas jazdy zaś starszy konduktor.

Uwaga. Królewsko-węgierski minister komunikacyi zaprowadził takiż porządek ruchu dla kolei żelaznych w krajach korony węgierskie

§. 4.

Zanoszenie skarg.

Skargi można zanosić ustnie lub pisemnie do przełożonego służby albo też zapisywać je do księgi zażaleń znajdującej się na każdej stacyi.

Na wszelkie skargi, zaniesione z wymienieniem nazwiska i miejsca zamieszkania skarżyciela zarząd obowiązanym jest odpowiedzieć. W skargach na służbowego należy wymienić ile możności dokładnie jego nazwisko, liczbę lub oznakę mundurową.

§. 5.

Wstęp do dworców i na kolej.

Wstęp do dworców i na kolej po za obrębem miejsc, na zawsze lub czasowo dla publiczności otwartych, jest w ogólności wszystkim zabroniony, z wyjątkiem tych osób, które na zasadzie przepisów porządku policyi kolejowej są do tego upoważnione.

§. 6.

Ograniczenie obowiązku przewozu. Pieniądze do zapłaty.

Przewóz osób, zwierząt i rzeczy wtedy tylko może być odmówionym, jeżeli nadzwyczajne przeszkody lub siła wyższa, stoją na zawadzie albo jeżeli zwykłe przybory do przewozu są niewystarczające.

Przy zapłacie będą wszędzie przyjmowane pieniądze złote i srebrne, na kolejach sąsiednich kurs prawny mające, z wyłączeniem monety zdawkowej, po kursie przez zarząd kolei oznaczonym i przy każdej ekspedycyi zapomocą afisza ogłoszonym, o ile przyjmowanie tych monet nie jest w ogólności prawnie zabronionem.

II. Przepisy szczególne.

a) Przewóz podróżnych.

§. 7.

Programy jazdy. Jazdy osobne. Czas odjazdu.

Przewóz podróżnych odbywa się podług programów jazdy publicznie ogłoszonych i na każdej stacyi wywieszonych, z których oraz można się dowiedzieć, której klasy wagony jadą z każdym pociągiem.

Jazdy osobne odbywać się będą jedynie podług zdania zarządu.

Pociągi odchodzą podług zegarów stacyjnych, znajdujących się w dworcach kolei.

§. 8.

Ceny jazdy.

Ceny jazdy są wymienione w taryfie wywieszonej na każdej stacyi.

§. 9.

Sprzedaż biletów. Odbiór kupionych biletów.

Bilety (karty jazdy) na stacyach mniej uczęszczanych, można kupować tylko w przeciągu ostatniej półgodziny; na stacyach bardziej uczęszczanych, w ciągu godziny przed

odejściem tego pociągu, którym podróżny chce odjechać a jeżeli czas pomiędzy odejściem dwóch pociągów w tym samym kierunku jeszcze jest krótszy, tylko w ciągu tego czasu. Kto nie kupi biletu wcześniej niż na pięć minut przed odejściem pociągu, nie może domagać aby mu takowy sprzedano.

Pieniądze za jazdę trzymać należy w pogotowiu, odliczone, aby zmienianiem nie zatrzymywać drugich.

Bilet daje prawo do wagonu odpowiedniej klasy, o ile jeszcze jest miejsce lub przy zmienianiu wagonów wolnem pozostanie. Podróżny, który nie otrzyma miejsca odpowiedniego swojemu biletowi, ani też tymczasowo miejsca w wagonie wyższej klasy, może albo odmienić bilet, biorąc niższą klasę, przyczem zwyżka będzie mu zwrócona, albo zaniechać jazdy i żądać zwrotu zapłaconej za jazdę należytości.

Podróżni, przybyli z biletami z innych stacyi mają zawsze pierwszeństwo przed nowo przybywającymi.

§. 10.

Bilety jazdy i ważność tychże. Ceny zniżone dla dzieci.

Na bilecie są wymienione stacye, z których i do których podróżny udać się zamierza; należytość za jazdę w wagonie tej klasy, którą podróżny chce jechać, jeżeli cena jazdy nie podlega zmianie kursu; nareszcie czas, w którym, lub pociąg, do którego bilet jest ważnym. Czas w którym, lub pociąg do którego bilet jest ważnym, jest na nim wyrażony zapomocą stempla, tak, że kupujący może odrazu przekonać się czy dostał taki bilet jaki mu jest potrzebny.

Wolno jest podróżnemu zsiąść podczas jazdy na którejkolwiek stacyi i pojechać tam innym pociągiem, odchodzącym tego samego lub następnego dnia do właściwej stacyi a nie mającym wyższej taryfy. Ci podróżni jednak, jak tylko wysiędą z pociągu, winni przedłożyć swój bilet naczelnikowi tej stacyi i żądać znaku przedłużenia jego ważności.

Dzieci, mniej niż dziesięć lat mające, jadą po zniżonej cenie.

Jeżeli co do wieku dziecka zachodzi wątpliwość, rozstrzyga ten z urzędników który pomiędzy obecnymi przy rewizyi jest najwyższym.

Od dzieci na rękach, siedzących wespół z rodzicami na miejscu tych ostatnich, nic się nie płaci.

§. 11.

Wymiana kupionych biletów.

Do 10 minut przed odejściem pociągu mogą podróżni wymieniać kupione bilety za bilety wyższej klasy, dopłacając różnicę ceny, jeżeli atoli są jeszcze miejsca w wagonach klas wyższych. Podczas jazdy jednak, na stacyach pośrednich, nie można żądać przeniesienia do wyższej klasy, jak tylko za dokupieniem takiego biletu do miejsca przeznaczenia, aby cena jego, wraz z ceną biletu poprzednio kupionego, przynajmniej pokryła cenę jazdy wyższą klasą.

Wymiana biletu wyższej klasy już kupionego, za bilet niższej klasy, może mieć miejsce tylko w przypadku w §. 9 wzmiankowanym.

§. 12.

Wyznaczanie miejsc.

Nie wolno sprzedawać miejsc osobnych, wybranych, i takowe nie mogą być naprzód zamawiane.

Służba kolejowa ma prawo a na żądanie podróżnych jest obowiązaną miejsca im przeznaczać. Kobiety jadące same należy umieszczać na żądanie ile możności tylko z kobietami w jednym przedziale. W każdym pociągu powinien się znajdować przynajmniej jeden przedział kobiecy drugiej i trzeciej klasy. W wagonach zbudowanych podług systemu amerykańskiego, ten ostatni przepis będzie stósowany ze zmianami, których ten system wymaga.

§. 13.

Wzbronienie jazdy osobom których obecność sprawia drugim przykrość.

Osoby, które dla widocznej choroby, lub z innych przyczyn, towarzyszom podróży sprawiałyby przykrość swoją obecnością, mogą być nieprzyjęte, lub dalsza jazda może im być wzbroniona, jeżeli nie zapłacą osobnego przedziału. W razie nieprzyjęcia, zapłacona należytość za bilet zostanie im zwrócona. Jeżeli dopiero w ciągu jazdy pokaże się, że podróżny należy do rzędu osób o których mowa, dalsza jazda zostanie mu wzbroniona od najbliższej stacyi, jeżeli osobnego przedziału nie zapłaci, lub jeżeli takowego nie będzie. Należytość za drogę, której jeszcze nie przejechał, zostanie mu zwrócona, tak za bilet, jak i od rzeczy.

§. 14.

Sale do czekania, ekspedycya biletów i pakunków, kontrola biletów.

Sale do czekania otwierać należy najpóźniej na godzinę, ekspedycye biletów i pakunków na stacyach bardziej uczęszczanych podobnież najpóźniej na godzinę, na stacyach mniej uczęszczanych najmniej na pół godziny przed odejściem każdego pociągu.

Przy wstępie do sali, jakoteż przy wsiadaniu do wagonu, podróżny obowiązany jest pokazać na żądanie bilet kupiony. Zresztą winien zatrzymać przy sobie bilet przez cały czas jazdy, dopóki go nieodbiorą.

Podróżny, jadący bez biletu ważnego, zapłaci za całą przejechaną drogę, dwa razy tyle, ile się zwykle płaci, a jeżeli nie będzie niewątpliwie udowodnione, na której stacyi wsiadł, dwa razy tyle, ile przypada za drogę, którą pociąg przejechał, najmniej zaś trzy złote. Jeżeli jednak podróżny, wsiadając do wagonu, powie bez pytania konduktorowi lub starszemu konduktorowi, że nie mógł kupić biletu, ponieważ się spóźnił; zapłaci należytość o 50 ct. podwyższoną, jeżeli w ogóle będzie jeszcze przyjęty, nie mając prawa żądać tego.

Kto się wzbrania zapłacic natychmiast, jazda może być mu wzbronioną.

§. 15.

Wsiadanie do wagonów.

Na znak wsiadania do wagonów dzwoni się dwa razy odmiennym sposobem.

§. 16.

Spóźnienie się na kolej.

Gdy świstawka parowa lokomotywy da znak odjazdu, nikt więcej do pociągu dopuszczony być nie może. Wszelkie usiłowanie zabrania miejsca i pomaganie do tego w chwili, gdy pociąg rusza, jest zabronione i ulega karze.

Podróżny, który się spóźni na kolej, nie ma prawa żądać zwrotu należytości za bilet, ani też żadnego innego wynagrodzenia.

§. 17.

Postępowanie na stacyach pośrednich. Otwieranie i zamykanie drzwi od wagonów.

Za przybyciem na stacyą wywołuje się nazwisko tejże, jak nie mniej i czas przystanku, jeżeli długość jego jest wyznaczona; podobnież należy oznajmić zmianę wagonów jeżeli ma miejsce. Jak tylko pociąg stanie, natychmiast od strony do wysiadania przeznaczonej otwarte zostaną drzwi od tych wagonów, w których siedzą osoby, do tej stacyi jadące. Drzwi od innych wagonów otwiera się tylko na żądanie.

Kto wysiadając na stacyi pośredniej, nie położy czego na swojem miejscu, winien przyjąć inne miejsce, jeżeli tymczasem kto inny zajął dawne.

§. 18.

Zatrzymanie się pociągu podczas jazdy.

Jeżeliby z powodu nadzwyczajnej przeszkody pociąg po za obrębem stacyi przez czas dłuższy zatrzymać wypadło, podróżni mogą wysiąść tylko wtedy, jeżeli starszy konduktor wyraźnie na to pozwoli. W przypadku takim podróżni winni natychmiast oddalić się od toru kolei ale oraz zająć miejsca na pierwszy znak, dany świstawką parową.

Znak odjazdu daje się trzykrotnie świstawką parową. Kto nie siedzi podczas trzeciego świstnięcia, traci prawo jechania dalej.

§. 19.

O zachowaniu się podczas jazdy przy wsiadaniu i wysiadaniu.

Podczas jazdy nikt nie powinien wychylać się na bok z wagonu, opierać się o drzwi, ani też stawać na siedzeniu.

Okna od strony wiatru powinny być zamknięte skoro tego zażąda choćby tylko jeden z podróżnych.

Podróżnym nie wolno otwierać samowolnie drzwiczek od wagonu dla wsiadania i wysiadania; winni zostawić otwieranie służbie kolejowej, i nie wsiadać ani wysiadać, dopóki pociąg zupełnie się nie zatrzyma.

Podróżni nie powinni zbliżać się do torów kolei i maszyn, i nikt nie powinien wychodzić z dworca kolei inną drogą lecz tylko tą, która jest do tego przeznaczona.

§. 20.

O uszkodzeniu wagonów.

Wynagrodzenie za stłuczenie szyby wymierza się podług taksy. Gdy się to wydarzy, służba kolejowa natychmiast odbiera od winnego kwotę tamże ustanowioną. Winny może

jednak zażądać pokazania taksy. Zarząd kolei mocen jest także żądać wynagrodzenia za powalanie wnętrza wagonu, za podarcie firanek itp. i takowe ściągnąć natychmiast od tego, który jest winien.

§. 21.

Spóźnienie się pociągów. Jazda przerwana.

Spóźniony odjazd lub spóźnione przybycie pociągu nie stanowią tytułu do żadnych roszczeń przeciwko zarządowi kolei.

Jazda, która do skutku nie przyszła lub została przerwana, daje prawo jedynie do żądania zwrotu należytości zapłaconej za drogę nie przejechaną.

Jeżeli wypadki nawałowe lub inne przeszkody przerwą komunikacyą w którym punkcie kolei, należy postarać się ile możności, aby podróżni innemi okazyami aż do miejsca, gdzie kolej nie jest popsuta, byli przewożeni, dopóki dla każdego z osobna przypadku nie będzie co potrzeba zarządzone. Podróżni jednak nie mogą żądać, aby ich sama kolej żelazna przewoziła innemi okazyami za tę należytość, którą zapłacili za jazdę koleją.

§. 22.

Branie ze sobą psów itd. Palenie tytoniu. Branie ze sobą przedmiotów zapalnych.

Do wagonu osobowego nie wolno brać ze sobą ani psów ani żadnych innych zwierząt. Wyjątek stanowią tylko małe pieski, trzymane na rękach, jeżeli inne osoby, w tym samym przedziale siedzące, temu się nie sprzeciwią.

Tytuń wolno palić w wagonach wszystkich klas; atoli w wagonach I klasy tylko za zezwoleniem wszystkich w tym samym przedziale siedzących, jeżeli w tym pociągu nie ma osobnego przedziału tej klasy dla palących. W każdym pociągu osobowym powinny się znajdować przedziały dla niepalących w drugiej a jeżeli to jest możebne i w trzeciej klasie. Fajki powinny być zaopatrzone w przykrywki.

Przedmiotów zapalnych, jakoteż wszelkich pakunków, zawierających płyny i inne przedmioty, które w jakikolwiek sposób mogą zrządzić szkodę, w szczególności zaś strzelb nabitych, prochu, preparatów łatwo zapalnych i innych rzeczy, podobne własności mających, nie wolno ani oddawać jako pakunek podróżny, ani brać ze sobą do wagonu osobowego. Służba kolejowa ma prawo przekonać się dostatecznie pod tym względem. Kto wykroczy przeciw temu zakazowi, odpowiada za wszelką szkodę zrządzoną na cudzym pakunku i wszelką inną a prócz tego ulegnie karze, przepisanej porządkiem kolejowym. Strzelbę wziętą do wagonu należy trzymać lufą w górę.

§. 23.

Wzbronienie jazdy osobom pijanym i stawiającym opór.

Kto nie zachowuje przepisanego porządku, kto się nie stosuje do zarządzeń służby kolejowej, lub zachowuje się nieprzyzwoicie, temu przejęcie i dalsza jazda mogą być wzbronione bez zwrotu należytości, za jazdę zapłaconej. Szczególnie osoby pijane nie mogą być przyjmowane ani nawet do sal dopuszczane i powinny być oddalone jeżeliby weszły niepostrzeżone.

Jeżeli wydalenie nastąpi w ciągu jazdy, albo jeżeli osoby te zostaną nie przyjęte już po oddaniu pakunku do ekspedycyi nie mogą żądać, aby pakunek był im wydany gdzieindziej, jak na tej stacyi, do której był wyekspedyowany.

b) Przewóz pakunków podróżnych.

§. 24

Definicya pakunku podróżnego.

Jako pakunek podróżny będzie przewożone zwyczajnie tylko to, co podróżny bierze ze sobą na własną w podróży potrzebę i na potrzebę osób sobie towarzyszących, mianowicie kufry, tłumoki i torby, pudełka na kapelusze, małe paczki i tym podobnie: większe paki kupieckie, beczki, tudzież inne przedmioty które nie mogą być zaliczone do rzeczy w podróży potrzebnych, mogą być dopuszczone tylko wyjątkowo. Przedmiotów, których nie można przesyłać jako fracht, nie można także oddawać jako pakunek podróżny.

§. 25.

Sposób zapakowania, usunięcie dawnych znaków pocztowych i kolejowych.

Rzeczy podróżne, nie zapakowane bezpiecznie i trwale, mogą być nie przyjęte. Dawne znaki pocztowe i kolejowe trzeba pousuwać z pakunków. Jeżeli tego nie uczyniono i w skutek tego pakunek dostanie się nie w swoje miejsce, kolej nie odpowiada za szkodę ztąd powstałą.

§. 26.

Oddawanie pakunku na kolej.

Nie można domagać się aby pakunek, który oddano do ekspedycyi pakunków. z pokazaniem biletu jazdy, później, niż na 15 minut przed odejściem pociągu, był wysłany razem z odjeżdżającą osobą.

Jeżeli wyjątkowo, w przypadkach nagłych, pakunek będzie wzięty bez czynności ekspedycyjnej, z zastrzeżeniem dokonania tej czynności później: takowy aż do dokonania czynności ekspedycyjnej nie będzie uważany za oddany do przewozu.

Toż samo tyczy się przyjmowania pakunków podróżnych na przystankach.

Należytość od pakunków podróżnych opłacić należy natychmiast, w przeciwnym bowiem razie pakunek nie będzie posłany.

§. 27.

O pakunku ręcznym.

Podróżni mogą wziąść z sobą do wagonu, przedmioty małe, łatwo przenośne, jeżeli to nie sprawia przykrości innym jadącym i o ile przepisy cłowe i podatkowe na to pozwalają. Pakunki podróżne wzięte do wagonu nie mają prawa do żadnych rewersyw; podróżny sam ich pilnować powinien.

Na tych samych zasadach podróżni IV klasy mogą za zezwoleniem naczelnika stacyi wziąść z sobą do wagonu narzędzia, tornistry, pakunki w koszykach, workach, torbach itd. tudzież inne przedmioty, które można unieść idąc pieszo.

§. 28.

Rewers na pakunek i wydanie pakunku.

Podróżny, oddający pakunek, przyczem może być zażądanem aby pokazał bilet jazdy, otrzyma rewers. Osobie rewers posiadającej, której prawowitości zarząd kolei nie jest obowiązanym dochodzić, pakunek będzie wydany tylko za zwrotem tego rewersu, co też uwalnia administracyą kolei od wszelkich dalszych roszczeń.

W miejscu przeznaczenia, za przybyciem pociągu, na który pakunek był do przewiezienia oddany, posiadacz rewersu ma prawo żądać w tamtejszej ekspedycyi pakunków, aby mu wydano natychmiast jego pakunek, jak tylko upłynie czas potrzebny do wyładowania i wydania podług przepisu, jak nie mniej do czynności podatkowej, jeżeli miała miejsce. Jeżeli podróżny nie chce czekać, aby mu pakunek zaraz wydano, może w ciągu 24 godzin po przybyciu odebrać go z ekspedycyi pakunków za zwrotem rewersu lub przysłać po niego. Jeżeli pakunku w ciągu 24 godzin nie odebrano, trzeba opłacić przepisane składowe.

Jeżeli rewers zginie, zarząd kolei jest obowiązanym wydać pakunek dopiero wtedy, gdy prawo odbioru będzie zupełnie udowodnione; wyda go za pokwitowaniem a według okoliczności za kaucyą.

Pakunek powinien być wydany zwyczajnie tylko w tej stacyi, do której był oddany. Wyjątkowo jednak i o ile czas i okoliczności, tudzież przepisy cłowe i podatkowe pozwolą, jeżeli podróżny zmieniwszy zamiar chce wysiąść na bliższej stacyi; pakunek może być na żądanie wydany nawet przed tą stacyą, do której był przeznaczony. Przy wydaniu pakunku w takim przypadku podróżny winien nietylko zwrócić rewers i bilet pokazać, lecz oraz wykazać się niewątpliwie, że jest oddawcą.

§. 29.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za pakunek podróżny.

Od chwili doręczenia rewersu, kolej żelazna jest odpowiedzialną za właściwe wydanie pakunków podróżnych bez żadnego uszczerbku, a to w ogólności podług warunków i umów w dziale *B.* (Przewóz towarów), zawartych, o ile takowe dadzą się zastósować do przewozu pakunków podróżnych, w szczególności zaś podług następujących zasad:

a) jeżeli podróżny nie deklaruje wyższej wartości, natenczas w przypadku zginięcia lub uszkodzenia szkoda rzeczywiście poniesiona, będzie wynagrodzona; nie można jednak żądać wyższego wynagrodzenia nad trzy złote srebrem za każdy funt, po strąceniu wagi tego, co nie zostało uszkodzonem, jeżeli idzie tu o pakunek uszkodzony;

b) jeżeli podróżny deklaruje wyższą wartość, natenczas razem z frachtem od pakunku winien zapłacić dodatek do frachtu, który wynosi najmniej 10 cent. za każde, chociażby tylko zaczęte 20 mil, które pakunek ma przebiedz od stacyi podawczej do stacyi przeznaczenia, a nie może przenosić 2 od tysiąca całej deklarowanej sumy.

Deklaracya wartości wtedy tylko ma skutek prawny, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zapisała ją w rewersie.

c) Zarząd kolei przestaje zupełnie być odpowiedzialnym za pakunek podróżny, jeżeli w przeciągu trzech dni od przybycia pociągu na miejsce przeznaczenia (§. 28) nie zgłoszono się po niego.

Podróżny, któremu pakunek nie będzie wydany, może żądać, ażeby ekspedycya pakunków poświadczyła mu w rewersie dzień i godzinę zgłoszenia się po pakunek.

Za zginięcie i uszkodzenie pakunku, którego podróżny do ekspedycyi nie oddał, to jest za zginięcie i uszkodzenie przedmiotów, wziętych ze sobą do wagonu (§§. 26, 27), kolej odpowiada tylko wtedy, jeżeli będzie udowodnionem, że szkoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

§. 30.

Pakunki zaginione.

Pakunki dopiero wtenczas uważane będą za zginione, jeżeli się nie znajdą do ośmiu dni po przybyciu do miejsca przeznaczenia pasażera, tego pociągu, na który były oddane, i dopiero wtedy podróżny ma prawo żądać, abu mu wypłacono sume, zagwarantowaną podług §. 29, w skutek czego ustają wszelkie dalsze roszczenia. Oprócz tego, podróżny, otrzymujący wynagrodzenie, może żądać, ażeby go zawiadomiono, gdyby zginiony pakunek później się znalazł. Należy także wydać mu poświadczenie iż się upominał. W przeciągu czterech tygodni po otrzymaniu zawiadomienia, podróżny może żądać, aby pakunek za zwrotem wynagrodzenia, które mu dano, został mu bez opłaty frachtowego wydany i to albo w pierwotnem miejscu przeznaczenia albo w stacyi podawczej, podług życzenia oddawcy.

§. 31.

Odpowiedzialność kolei za uchybienie terminu dostawienia pakunku.

Pod względem odpowiedzialności kolei za spóźnione dostawienie pakunku (§. 28) będą stósowane następujące przepisy:

1. Szkoda, spóźnionem dostawieniem pakunku zrządzona, jeżeli w ogóle nastąpi i jest udowodniona, uprawnia do żądania wynagrodzenia, które będzie liczone po 5 centów za każdy funt niedostawionego pakunku i za każdy zaczynający się dzień, aż do dnia, od którego pakunek ma być uważany za zginiony (§. 30). Jeżeli podróżny na wypadek spóźnionego dostawienia pakunku chce zabezpieczyć sobie wynagrodzenie, odpowiadające wysokości stopnia, w jakim mu zależy na wczesnem onego dostawieniu, winien oświadczyć to w ekspedycyi pakunków najmniej na pół godziny przed odejściem pociągu, którym pakunek ma i według przepisów ruchu może odejść. Oświadczenie to ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya zanotowała je w rewersie. Należytość, za to przypadająca, nie może przenosić za każde zaczynające się 20 mil, które pakunek ma przebiedz od stacyi podawczej do miejsca przeznaczenia, 2 od tysiąca sumy zabezpieczyć się mającej, ani też wynosić mniej, niż 50 cent., z zaokrągleniem ilości centów na całe centy. Natomiast kolej żelazna, w razie spóźnionego dostawienia pakunku, zapłaci podróżnemu tytułem wynagrodzenia taką kwotę, jaka w granicach sumy deklarowanej będzie udowodniona.

2. Jeżeli kolej żelazna udowodni, że nie mogła dostawy pakunku przyspieszyć pomimo należytych starań do jakich porządne przedsiębiorstwo przewozu jest obowiązane, przestaje być odpowiedzialną za szkodę, zrządzoną uchybieniem terminu dostawienia.

§. 32.

Posługacze.

Jeżeli na stacyi znajdują się posługacze, podróżny może ich użyć do odniesienia pakunku z lokalów ekspedycyi lub do przyniesienia tamże, zarząd jednak odpowiada za pakunki dopiero od chwili, gdy je odbierze. Posługacze noszą dla odróżnienia oznaki służbowe i są zaopatrzeni w drukowane upoważnienie, tudzież drukowaną taryfę należytości, co wszystko podczas służby powinni mieć przy sobie i na żądanie pokazać; odbierając zaś rewers na pakunek powinni dać markę.

§. 33.

O przedmiotach zostawionych.

Wszelkie przedmioty, w lokalnym obrębie zarządu kolei, albo w wagonach zostawione, a zarządowi kolei oddane, będą zachowywane najmniej przez 3 miesiące. Dopiero po upływie tego terminu postąpi się z niemi stósownie do przepisów na każdej kolei w tym względzie istniejących.

Przedmioty ulegające zepsuciu będą jak można najkorzystniej sprzedane, skoro powstanie obawa, że się zepsują, pieniądze zaś będą w tym przypadku zachowane do dyspozycyi uprawnionych póki termin ustanowiony nie upłynie.

Zresztą takie znalezione przedmioty ulegają postępowaniu według ogólnych przepisów prawnych, w tym względzie obowiązujących.

c) Przewóz zwłok.

§. 34.

Warunki przewozu.

Transport zwłok trzeba zapowiedzieć naprzód, w stacyi wyjścia pociągu, najmniej na sześć, w stacyach pośrednich, najmniej na dwanaście godzin.

Zwłoki powinny być szczelnie zamknięte w trumnie metalowej, umieszczonej następnie w skrzyni drewnianej. Można także przewieźć zwłoki na karawanie.

Zwłokom winien towarzyszyć dozorca, obowiązany zaopatrzyć się w bilet tej klasy, którą pojedzie, jednak nie niższej jak trzeciej.

Przy oddaniu zwłok trzeba przedłożyć passport ciała prawnie przepisany, który kolej żelazna odbierze i zwróci dopiero przy wydaniu zwłok.

Zwłoki można oddawać w ekspedycyi pakunków za rewersem, albo też jako posyłkę pospieszną lub fracht; należytość za przewóz, według taryfy przypadającą, należy opłacić przy oddaniu.

Kto pod fałszywą deklaracyą zwłoki do przewozu oddaje, winien nie tylko uzupełnić fracht uszczuplony, od stacyi podawczej aż do miejsca przeznaczenia, ale nadto zapłaci karę, w kwocie równej należytości frachtowej cztery razy wziętej.

Zwłoki potrzeba odebrać w przeciągu sześciu godzin po przybyciu pociągu do miejsca przeznaczenia, w przeciwnym bowiem razie zostaną pogrzebane według rozporządzenia miejscowej zwierzchności.

d) Przewóz karet i innych pojazdów.

§. 35.

Odbiór i przewóz. Czas oddania na kolej.

Karety i inne pojazdy przyjmuje się do przewozu tylko na tych stacyach i tylko do tych stacyi, które do ich przyjmowania są wyznaczone. Trzeba je zapowiedzieć na dwie godziny przed odejściem pociągu, a najpóźniej na godzinę przed odejściem oddać do ekspedycyi. Na stacyach pośrednich wysłanie pojazdu pociągiem wskazanym wtedy tylko jest pewnem, jeżeli posyłka była zapowiedziana na 24 godzin przed jego odejściem.

Kolej żelazna nie jest obowiązana posyłać karet i innych pojazdów pociągami pospiesznemi i pociągami dla posyłek pospiesznych.

Podczas jazdy podróżni nie mogą zostawać w swoich ekwipażach.

§. 36.

Wydanie.

Kareta lub pojazd, gdy stanie w miejscu przeznaczenia, będzie wydany za zwrotem kwitu jeżeli był udzielony i powinien być odebrany najpóźniej w przeciągu dwóch godzin, jeżeli stanął na miejscu przed 6 godziną wieczór. Jeżeli zaś pociąg przybył do miejsca przeznaczenia później, termin ten liczy się dopiero od 6 godziny rannej dnia następnego. W przeciwnym razie zarząd kolei mocen jest żądać opłaty składowego, obliczonego za każdą godzinę.

§. 37.

Zostawienie pakunku podróżnego itd. w ekwipażu.

Dozorcom karet i pojazdów wolno jest zostawić w tychże rzeczy i pakunek podróżny, o ile na to pozwolą przepisy cłowe i podatkowe (ob. §. 38).

§. 38.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za pojazdy.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną za przewiezione karety i pojazdy stósownie do warunków i umów tyczących się przewozu towarów, o ile takowe mogą się odnosić do tego przedmiotu. Nie jest jednak odpowiedzialna za szkodę, wynikłą z niebezpieczeństwa, do zapobieżenia któremu służy dozór, przez nią przepisany lub przez odsyłającego dobrowolnie na siebie wzięty.

Zastrzega się tutaj, że przy dochodzeniu roszczeń do wynagrodzenia za zginięcie lub uszkodzenie, wartość, według istniejących przepisów prawnych za podstawę do obliczenia szkody służyć mająca, nie może przewyższać wartości przez oddawcę deklarowanej.

Taka deklaracya wartości może się tyczyć tylko karety lub pojazdu a nie przedmiotów znajdujących się w tychże (§. 37).

Co się tyczy tych ostatnich kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę, wynikłą z niebezpieczeństwa, do zapobieżenia któremu służy dozór, za szkody innego rodzaju tylko wtedy, jeżeli będzie udowodnione, że szkoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

Jeżeli wartość jest deklarowana, cena przewozu karety lub pojazdu w taryfie podana, będzie o pewną kwotę podwyższona. Ta kwota nie może wynosić za każde zaczęte 20 mil całej drogi więcej jak 1 od tysiąca całkowitej sumy od każdego pojazdu deklarowanej a najmniej 5 cent. z zaokrągleniem kwoty zapłacić się mającej na całe centy. Jeżeli wartość nie jest deklarowana, przyjmuje się za zasadę że wartość każdego pojazdu wraz z przedmiotami w nim się znajdującemi, według przepisów prawnych obliczyć i wynagrodzić się mająca. ani w przypadku zaginięcia ani w przypadku uszkodzenia nie może przenosić 450 zł. srebrem.

Deklarowanie wartości nad 450 złotych jeżeli pojazd jest posłany z dozorcą, ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zanotowała tę sumę w rewersie transportowym; deklarowanie wyższej wartości, jeżeli pojazd jest wysłany bez dozorcy, ma miejsce według przepisów tyczących się towarów frachtowych. (Dział B. §. 23.)

§. 39.

Czas dostawienia.

Karety i inne pojazdy, posyłane z dozorcą pociągami osobowymi, idą aż do miejsca przeznaczenia tym pociągiem, na który zostały oddane; jeżeli zaś w drodze muszą być przeniesione na inny pociąg, nadejdą dopiero następującym pociągiem osobowym.

Dla wszystkich innych karet i pojazdów czas dostawienia jest taki sam, jak dla zwykłych towarów.

Odpowiedzialność za szkodę zrządzoną spóźnionem dostawieniem rozciąga się zwyczajnie nie dalej, jak na zapłacenie najwięcej 15 złotych za każdy zaczęty dzień opóźnienia i od każdego niedostawionego pojazdu. Deklaracya wysokości stopnia, w jakim komuś zależy na wczesnem dostawieniu karet i innych pojazdów, ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zanotowała to w rewersie transportowym; jeżeli ekwipaż ma odejść bez dozorcy, deklaracyą robi się podług przepisów, tyczących się towarów frachtowych.

W obudwu przypadkach będzie pobierany dodatek do frachtu, który od każdej mili i od każdych zaczętych 30 złotych całej deklarowanej sumy nie może wynosić więcej niż $^1/_4$ ct. z zaokrągleniem ilości centów na cały centy, ani mniej niż 15 centów.

c) Przewóz żywych zwierząt.

§. 40.

O przyjmowaniu. O ładowaniu i wyładowaniu. O nieprzyjmowaniu zwierząt chorych i dzikich.

Żywe zwierzęta przyjmuje się tylko na tych i tylko do tych stacyi, które są przeznaczone do ich przyjmowania. Odsyłający lub odbierający winien sam zwierzęta umieścić w wagonie i z niego wyprowadzić, posiadać wziązadła do przymocowania zwierząt, przywiązać je lub kazać przywiązać i nadto przekonać się osobiście o bezpiecznem przymocowaniu zwierząt.

Zwierzęta chore i pochodzące z miejsc zarazą dotkniętych będą przyjmowane do przewozu, jedynie z zachowaniem przepisów przez władzę zdrowia w tym względzie wydanych.

Do przewożenia zwierząt dzikich kolej żelazna nie jest obowiązaną.

Zarząd kolei ma prawo żądać, aby innym zwierzętom żywym, koleją przewożonym, towarzyszyli dozorcy. Dozorcy ci, jeżeli naczelnik stacyi nie dozwoli wyjątku, zajmą miejsce w tych wagonach w których się znajduje ich bydło, i będą go pilnować podczas przewozu. Do zwierząt małych, zwłaszcza do drobiu, jeżeli jest umieszczony w kojcach przenośnych, należycie zamkniętych (klatki obszerne z otworami dla przystępu powietrza) nie potrzeba dozorców.

§. 41.

O przewozie psów.

Psy przewozi się w osobnem zamknięciu.

Należytość za przewóz psa płaci się przy oddaniu go, przyczem dostaje się rewers, za zwrotem którego po przybyciu na miejsce pies zostaje wydany. Zarząd kolei nie jest obowiązany trzymać psów nie odebranych natychmiast po odstawieniu ich na stacyą. Przepisy te tyczą się jednak tylko tych psów, które towarzyszą podróżnym w pociągach osobowych, w innych przypadkach przewóz psów odbywa się według przepisów ogólnych §§. 40 i 43.

§. 42.

Przewóz koni.

Któremi pociągami i w jakiej ilości konie mogą być przewożone, to zależy od zarządu kolei żelaznej.

Konie mające być umieszczonemi w wagonach, powinny przynajmniej na godzinę przed odejściem pociągów stać w pogotowiu. Jeżeli pociąg odchodzi w nocy, lub przed 7 godziną z rana, trzeba zapowiedzieć konie przed 8 godziną wieczór.

Przewóz ze stacyi pośrednich jest tylko wtedy niewątpliwym, jeżeli przesyłający porozumie się poprzednio z naczelnikiem stacyi.

Konie odstawione koleją na miejsce przeznaczenia będą wydane za zwrotem rewersu, jeżeli był udzielony, powinny zaś być wyprowadzone najpóźniej w godzinę po przybyciu na dworzec kolei.

Po upływie tego czasu, zarząd kolei ma prawo żądać opłaty za czas stania koni, chociażby stały na otwartem miejscu w dworcu kolei.

Należytość za przewóz koni płaci się na stacyi podawczej.

§. 43.

Przewóz innych zwierząt.

Ilość innych zwierząt, jednocześnie z odjazdem podróżnego przewieźć się mających, tudzież pociągi, któremi mają być przesłane, wyznacza kolej żelazna. Mianowicie jednoczesne wysłanie kilku sztuk zależy od tego, czy jest miejsce stósowne, nie może więc być naprzód zapewnionem.

Należytość za przewóz płaci się na stacyi podawczej. W obrocie wewnętrznym austryacko-węgierskim, oddawca, jeżeli chce, może przekazać odbiorcy wypłatę należytości za przewóz, oddając zwierzęta za listem frachtowym.

Zwierzęta trzeba dostawić na dworzec kolei na dwie godziny przed odejściem pociągu i, jeżeli pociąg odchodzi w nocy, lub przed 7 godziną z rana, zapowiedzieć je przed 8 godziną wieczór. Zwierzęta odstawione na miejsce przeznaczenia będą wydane za zwrotem rewersu; trzeba je zaś wyprowadzić z wagonu i zabrać najpóźniej w dwie godziny po ich odstawieniu na dworzec kolei. Po upływie tego czasu kolej żelazna ma prawo żądać opłaty za czas stania, jeżeli bydło w dworcu kolei zatrzymuje dłużej; lub na koszt i niebezpieczeństwo odsyłającego dać je na utrzymanie.

§. 44.
Odpowiedzialność kolei żelaznej za zwierzęta.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za zginięcie i uszkodzenie psów, koni i innych żywych zwierząt do przewiezienia przyjętych, zależy od warunków umowy, zawartych w dziale *B* traktującym o przewozie towarów, o ile takowe dadzą się zastósować do przewozu zwierząt.

Kolej żelazna nie odpowiada jednak za szkodę, wynikłą z szczególnego niebezpieczeństwa, jakie zwierzętom koleją transportowanym koniecznie zagrażać musi; mianowicie zaś nie daje wynagrodzenia za stratę lub uszkodzenie w skutek wyskoczenia, upadnięcia, uderzenia, uduszenia lub z innych przyczyn przy wprowadzaniu, wyprowadzaniu, podczas przewozu lub przystanku w dworcu kolei. Nie odpowiada także za szkodę wynikłą z niebezpieczeństwa do zapobieżenia któremu służy żądany (§. 40) dozór. Tu należą wszelkie niebezpieczeństwa, których przyczyną nie był wagon do przewozu użyty, za który kolej jest odpowiedzialną, mianowicie zaś niebezpieczeństwa, którym można było zapobiedz przez należyty dozór, pilnowanie i paszenie zwierząt podczas przewozu.

Jeżeli okoliczności wymagają wynagrodzenia szkody, maksymalne wynagrodzenie, w przypadkach tak utraty jak i uszkodzenia, stanowi wartość deklarowana, albo też, jeżeli nie była deklarowaną, jedna z następujących kwot:

za konia	225	zł. srebrem
„ woła karmnego	105	„ „
„ sztukę rogacizny	75	„ „
„ cielę	9	„ „
„ świnię karmną	30	„ „
„ „ chudą	12	„ „
„ prosię	3	„ „
„ owcę lub kozę	6	„ „
„ psa	3	„ „
„ inne zwierzęta od cetnara	15	„ „

Jeżeli wartość jest deklarowana, natenczas oprócz ceny przewozu taryfą przepisanego, pobierany będzie dodatek, który za każde zaczęte 20 mil całej drogi nie może wynosić więcej jak 1 od tysiąca całkowitej deklarowanej sumy, a najmniej 5 centów, z zaokrągleniem ilości centów zapłacić się mającej na całe centy.

Deklaracya wyższej wartości ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli albo na rewersie transportowym przez ekspedycyę stacyi podawczej, albo (w takich przypadkach gdy się oddaje za listem frachtowym) przez przesyłającego, na odwrotnej stronie listu frachtowego, w miejsce do tego przeznaczonem, literami jest wypisana.

§. 45.
Czas dostawienia.

Czas dostawienia jest taki sam, jak dla przesyłek pospiesznych lub zwykłych towarów, według tego czy się posyła pociągami osobowemi, czyli też towarowemi i oblicza się

według przepisów zawartych w dziale *B.* podług których oceniają się także skutki opóźnionego dostawienia.

Konie i psy, przewiezione pociągami osobowemi można także odbierać w czasie, który w §. 28 ustęp 2 jest wyznaczony dla pakunków. Deklaracya, w jak wysokim stopniu zależy komu na wczesnem dostawieniu, ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli albo w rewersie transportowym przez ekspedycyę stacyi podawczej, albo (w takich przypadkach gdy się posyła za listem frachtowym) przez przesyłającego, na odwrotnej stronie listu frachtowego, w miejscu do tego przeznaczonem literami jest wypisana.

W obydwu przypadkach pobiera się dodatek do frachtu który nie może wynosić więcej nad $^1/_{10}$ centa za każdą milę i za każde zaczęte 30 zł. całej deklarowanej sumy z zaokrągleniem ilości centów dla opuszczenia ułamka, ani mniej niż 15 centów.

B.

Przewóz towarów.

§. 1.

Towary przewozi się ze wszystkich i do wszystkich stacyi do przewozu towarów urządzonych, tak, że nawet wtedy, gdy towary mają przejść z jednej kolei na drugą, nie potrzeba pośredniego adresu.

§. 2.

Przyjmowanie towarów.

Kolej żelazna nie jest obowiązana przyjmować do przewozu towarów nieopakowanych według przepisów lub wcale nieopakowanych, jeżeli zdaniem zarządu kolei żelaznej a z zastrzeżeniem orzeczenia sądowego, natura towaru wymaga opakowania dla zapobieżenia utracie lub uszkodzeniu podczas przewozu.

Towar taki można wyjątkowo przyjąć do przewozu, jeżeli odsyłający złoży deklaracyą, na liście frachtowym powtórzyć się mającą, a własnoręcznym jego podpisem opatrzoną, jako przyznaje, że opakowania nie ma, lub jest niedostateczne; w deklaracyi tej każdą z osobna pakę wyszczególnić i opisać należy.

Osnowa deklaracyi, którą odsyłający składa jeżeli opakowania nie ma, lub jest niedostateczne, przepisana jest formularzem (porównaj dodatek *A.*), który w ekspedycyach będzie na podoręczu.

§. 3.

Przedmioty których przewóz jest wzbroniony lub tylko warunkowo dozwolony.

I. Przedmioty których przewóz jest wzbroniony.

1. Wszelkie takie towary, które z powodu swego ciężaru, lub objętości, kształtu lub innych przymiotów nie odpowiadają urządzeniom i sposobowi używania kolei, aby mogły być przewiezione.

2. Wszelkie przedmioty przymusowi pocztowemu ulegające, jakoteż dokumenta, drogie kamienie, perły prawdziwe i kosztowności.

3. Wszelkie przedmioty palne lub eksplodujące, np. sznury saletrowane (z wyjątkiem wymienionych pod II. *A.* 6), strzelby nabite, srebro strzelające, rtęć strzelająca, złoto

strzelające, papier strzelający (tak zwany papier Düppelski), nitrogliceryna (glonoin), sole pikrinowe (żółcien pikrinowy, żółcien anilinowy itd.), koks sodowy i wszelkie te preparaty, w których mieszaninę wchodzi fosfor jako główna część składowa, tudzież podpałki (amorces).

II. Przedmioty których przewóz jest dozwolony warunkowo.

A.

1. Eter, nafta, wyskok Hoffmanna (krople Hoffmanna), kollodyum, siarek węgla (wyskok siarczany), wyskok drzewny surowy i rektyfikowany, alkohol i spirytus.

2. Wapno niegaszone.

3. Chloreczan potasu i kwas pikrinowy czysty.

4. Kwasy mineralne wszelkiego rodzaju i osad olejny od rafineryi oleju, soda gryząca, ług sodowy i potaż gryzący jakoteż naczynia w których takowe są przesyłane, tudzież pokosty, farby pokostowe, soki farbierskie, oleje eteryczne i tłuste, wyskok winny i inne wyskoki pod Nr. 1 nie wymienione a przesyłane w bańkach, tudzież brom.

5. Olej terpentynowy, olejek smoły (węglowodor), olej mineralny, kamfina, fotogen, pinolina, olejek węgli kamiennych lekki (benzina), ligroina (eter skalny), olej mineralny do smarowania i podobne istoty, tudzież naczynia w których takowe bywają przewożone; wszelkie oleje nieprzyjemnie woniejące, jakoteż wyskok salmiakowy.

6. Zapałki (jako to świeczki, patyczki, hubki), lont bezpieczeństwa (sznur saletrowany) jeżeli jest zrobiony z cienkiego, twardego lonta wewnątrz którego znajduje się stosunkowo mała ilość prochu strzelniczego. Masa Buchera do gaszenia ognia w puszkach blaszanych.

7. Fosfor.

8. Wełna i odpadki wełny, szczątki sukienne, odpadki z przędziwa, bawełniane i z przędzy bawałnianej, len, konopie, kłaki, szmaty i tym podobne przedmioty, gdy są natłuszczone, tudzież wełna sztuczna, wełna Mungo lub Shoddy, cienkie sznurki do warsztatu tkackiego, (Weber- oder Harnischlitzen, Geschirrlitzen).

9. Olej skalny surowy i rafinowany, także eter skalny, (nafta) jak nie mniej próżne naczynia w których przedmioty te bywają przewożone.

10. Spłonki do sygnałów dla zatrzymania pociągów na kolejach żelaznych.

11. Pistony, zatyczki (Zündspiegel) i naboje metalowe.

12. Złoto i srebro w sztabach, platyna, złoto i papiery obiegowe.

13. Obrazy i inne dzieła sztuki.

14. Arszeniaki, mianowicie kwas arsenowy (popiół arsenowy), złotokost żółty (blenda arsenowa żółta, siarek arsenu żółty), złotokost czerwony (dwusiarek arsenu, realgar) arszenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd. i inne trucizny.

15. Sadza z drzewa sosnowego.

16. Drożdże, płynne i prasowane.

W obrocie wewnętrznym austryacko-węgierskim także:

17. Proch strzelniczy

18. Bawełna strzelnicza.

19. Ognie sztuczne.

20. Proszek eksplodujący patentowany (Dynamit itp.).

Przedmioty wymienione pod 1 do 16 tudzież pod 17 do 20 będą przyjęte do przewiezienia tylko wtedy, jeżeli będą oddane za osobnemi listami frachtowemi, innych przedmiotów nie obejmującemi. W szczególności należy mieć na względzie co następuje:

Do Nr. 1. Eter, nafta i alkohol zwyczajny jakoteż wyskok Hoffmanna (krople Hoffmanna) i kollodyum, powinny być oddawane do przewozu w podwójnem opakowaniu, a to w taki sposób, że flaszki, w których się te płyny znajdują, umieścić należy w skrzynkach drewnianych, wysłanych otrębami lub trocinami.

Przewóz siarku węgla (wyskok siarczany) odbywa się podług następujących przepisów:

a) Jeżeli siarek węgla znajduje się w naczyniach walcowatych cynkowych, mających dla większej mocy obręcze żelazne, u góry i u dołu przylutowane, będą przyjęte do przewozu tylko wtedy, jeżeli każde takie naczynie waży najwięcej 70 funtów.

b) Jeżeli zaś naczynia w których jest siarek węgla są zrobione z grubej blachy żelaznej, należycie zaklepane i w spojeniach dobrze zalutowane, ogranicza się wagę tylko o tyle, że jedno naczynie nie może ważyć więcej nad 10 cetnarów.

c) Naczynia z blachy cynkowej powinny być zamknięte w koszach plecionych.

d) Można także oddawać siarek węgla w naczyniach szklannych zamkniętych w puszkach blaszanych, wysłanych otrębami lub trocinami.

e) We wszystkich tych przypadkach siarek węgla przewozi się wagonami całkiem otwartemi, bez okrycia suknem.

Wyskok drzewny surowy i rafinowany, alkohol i spirytus przyjmuje się tylko w beczkach lub w naczyniach blaszanych.

Do Nr. 2. Wapno niegaszone przewozi się tylko otwartemi wagonami.

Do Nr. 3. Chloreczan potażu powinien być starannie obwinięty w papier, pakiety zaś winny być zamknięte w beczkach lub pakach drewnianych. Kwas pikrinowy czysty może być przyjęty tylko na podstawie zaświadczenia wystawionego przez ukwalifikowanego chemika, potwierdzającego że oddany do przewozu kwas pikrinowy jest czysty i nie grozi niebezpieczeństwem.

Do Nr. 4. Bańki, w których przesyła się kwasy mineralne (kwas siarczany, olej siarczany, kwas solny, kwas azotny, serwasser) itd., powinny być dobrze opakowane i zamknięte w naczyniach opatrzonych w mocne trzymadła (kosze plecione mogą także do tego być użyte), aby je można nieść wygodnie. Jeżeli opakowanie nie jest dość staranne a paki lub naczynia nie są opatrzone w wygodne trzymadła, kolej może odmówić przyjęcia.

Kwasy mineralne trzeba zawsze pakować osobno i nie można ich umieszczać w tym samym wagonie razem z innemi produktami chemicznemi. Zapakowanie razem z olejem skalnym i z innemi materyałami mineralnemi do świecenia służącemi jest dozwolone, olej skalny jednak ile możności osobno pakować należy.

Do Nr. 5. Węglowodor i istoty podobnego rodzaju w naczyniach blaszanych lub bańkach szklannych nieoplecionych, przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, jeżeli naczynia te są opakowane w koszach. Olej terpentynowy i wszystkie inne oleje nieprzyjemnie woniejące, przewozi się tylko w otwartych wagonach.

Do Nr, 4 i 5. Fracht od baniek z kwasami mineralnemi (kwas siarczany, kwas solny, kwas azotny itd.), jakoteż bańki z olejkiem smoły (węglowodorem), olejem mineralnym, kamfiną, fotogenem, pinoliną, olejkiem węgli kamiennych lekkim (benziną) i podobnemi istotami, jeżeli każda paka waży nie więcej nad $1^1/_2$ cetnara, będzie obliczony podług wagi rzeczywistej. Jeżeli się zaś posyła bańki ważące więcej niż $1^1/_2$ cetnara, zarząd kolei może żądać zapłaty frachtu za 40 cetnarów a naładowaniem i wyładowaniem zajmie się posyłający względnie odbierający. Ci ostatni nie mają więc prawa żądać tego od kolei żelaznej przy posyłaniu baniek w mowie będących, chociaż żądanie takie przy posyłaniu innych

towarów może mieć miejsce. Jeżeli odbiorcy najpóźniej w trzy dni po odstawieniu takich baniek na miejsce przeznaczenia a względnie po otrzymaniu zawiadomienia o ich nadejściu, tychże z wagonu nie uprzątną, kolej żelazna ma prawo odesłać bańki z policzeniem sobie kary za niewypróżnienie wagonu (ob. §. 16).

Do Nr. 6. Zapałki, jakoteż lonty bezpieczeństwa i sznury saletrowane powinny być starannie i mocno opakowane w naczyniach z grubej blachy żelaznej a przynajmniej w bardzo mocnych drewnianych skrzyniach, objętości nie większej nad $1._{2}$ metra sześciennego i to tak, aby wnętrze pak było całkiem wypełnione. Na pakach trzeba oznaczyć wyraźnie co zawierają.

Masę Buchera do gaszenia ognia przyjmuje się do przewozu tylko w skrzyneczkach zawierających 12 do 20 funtów, wewnątrz papierem wyklejonych i zamkniętych nadto w wielkich skrzyniach, podobnież wyklejonych.

Do Nr. 7. Fosfor posyła się pod wodą, w puszkach blaszanych, ważących najwięcej po 12 funtów i zalutowanych a następnie w grubych skrzyniach trocinami mocno opakowanych. Nadto paki powinny być należycie owinięte w szare płótno, i zaopatrzone u górnych brzegów w mocne trzymadła, nie mogą zaś ważyć więcej nad 150 funtów; z wierzchu trzeba położyć napisy: „wewnątrz fosfor“ i „góra“.

Do Nr. 8. Gdy się oddaje do przewozu przedmioty tu wymienione, trzeba wyrazić w liście frachtowym czy są natłuszczone, czy nie. Jeżeli są natłuszczone, będą przewiezione otwartym wagonem, za rewersem danym przez odsyłającego, bez żadnej gwarancyi pod względem wpływu wilgoci. Jeżeli to nie jest wyrażonem, uważać się będzie te przedmioty jako natłuszczone, będą zatem posłane jako takie.

Do Nr. 9. Olej skalny i eter skalny (naftę) przyjmuje się do przewozu tylko w bardzo dobrych, trwałych beczkach lub puszkach blaszanych, zapakowanych w skrzyniach, wypełnionych trocinami lub otrębami, albo też w naczyniach z grubej blachy pobielanej, starannie zalutowanych, mających kształt kwadratowy, około 21 centymetrów długości i szerokości a około 31 centymetrów wysokości, zapakowanych po dwie w skrzyni z desek, mających najmniej $1._{3}$ centymetra grubości, tak, aby naczynia nie mogły się trząść. Naczynia blaszane, któreby się podczas przewozu uszkodziły, zostaną natychmiast wyjęte i to, co jeszcze zawierają, zostanie jak można najkorzystniej sprzedane na rzecz przesyłającego. Przewozi się tylko otwartemi wagonami. Do przewozu w taki sposób, jakiego wymaga postępowanie cłowe w drodze opowiedzenia, to jest pod stałem przykryciem i oplombowaniem przykrycia wagonu, nie przyjmuje się tych artykułów.

Do Nr. 10. Spłonki powinny być mocno zapakowane w kawałki papieru, trociny lub gips, albo też w inny sposób, tak mocno ułożone i oddzielone od siebie, aby kapsułki blaszane nie mogły się stykać ani ze sobą ani z innym przedmiotem; paki w których są ułożone powinny być zrobione z desek fugowanych, mających najmniej $2._{6}$ centimetra grubości, spojonych szrubami drewnianemi, szczelnie zamkniętych i włożonych w drugą pakę również szczelnie zamkniętą; paka zewnętrzna nie powinna mieć więcej jak $0._{06}$ metra sześciennego objętości.

Przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, jeżeli listy frachtowe są opatrzone w poświadczenie urzędowe iż opakowanie odpowiada przepisom.

Do Nr. 11. Pistony, zatyczki i naboje metalowe powinny być starannie opakowane w mocnych beczkach lub pakach a na każdej pace lub beczce powinna być przylepiona kartka, z napisem „pistony itd“.

Do Nr. 12. Pod jakiemi warunkami złoto i srebro w sztabach, platyna, metal szlachetny, pieniądze metalowe i papierowe przyjmuje się do przewozu, do tego każda kolej żelazna ma osobne przepisy.

Do Nr. 13. Do przyjmowania obrazów i innych dzieł sztuki zarząd kolei jest obowiązany tylko wtedy, jeżeli w listach frachtowych wartość nie jest deklarowana.

Do Nr. 14. Arszeniaki, mianowicie kwas arsenowy (popiół arsenowy), złotokost żółty (blenda arsenowa żółta) siarek arsenu żółty, złotokost czerwony (dwusiarek arsenu, realgar), arszenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd., będą przyjmowane do przewozu koleją tylko wtedy, jeżeli są upakowane w podwójnych beczkach lub pakach. Dna beczek powinny być umocnione obręczami wpuszczanemi, wieka pak obręczami lub żelaznemi więzadłami. Beczki lub paki wewnętrzne powinny być zrobione z grubego, suchego drzewa, i wyklejone wewnątrz płótnem, lub inną gęstą tkaniną.

Na każdej pace trzeba napisać czarną farbą olejną wyrażnemi literami słowo „arszenik (trucizna)".

Inne preperaty metalowe będące truciznami (farby metalowe, sole metalowe itd. truciznami będące) mianowicie zaś preparaty rtęciowe, jako to: sublimat, kalomel, precipitat biały i czerwony, cynober, sole miedziane i farby miedziane jakoto: siarczan miedzi, zielenica miedzi, pigmenty miedziane zielone i błękitne, preparaty ołowiu jakoto: glejta ołowiu (massykot), minia, cukier ołowiu i inne sole ołowiu, biel ołowiu i inne farby ołowiane, popiół cynowy i antymonowy mogą być oddawane do przewozu tylko w grubych beczkach lub pakach, z mocnego, suchego drzewa zrobionych, opatrzonych w obręcze wpuszczone a względnie w więzadła opasujące. Opasanie powinno być takie, aby w skutek tarcia i wstrząśnień, przy przewozie niepodobnych do uniknienia, proszek szczelinami niewychodził.

Do Nr. 15. Sadze będą przyjmowane tylko w małych naczyniach, wylepionych wewnątrz papierem, umoczonym w wodnem szkle.

Do Nr. 16. Drożdże tak płynne jak prasowane będą przyjmowane tylko w naczyniach, szczelnie niezamkniętych.

Do Nr. 17. Proch strzelniczy wszelkiego rodzaju powinien być zapakowany w dobrych workach płóciennych (mączka prochu w podwójnych), umieszczonych nadto w beczkach drewnianych dobrze spojonych i zaopatrzonych w obręcze wpuszczane.

Do Nr. 18. Bawełnę strzelniczą trzeba pakować podobnie jak proch w worki płócienne i baryłki prochowe — jeżeli zaś jest bez worków, w paki drewniane wyklejone papierem.

Do Nr. 19. Preparaty do ogni sztucznych oddaje się ułożone w pakach drewnianych, szczelnie zamkniętych, każdy zwitek osobno kłakami obłożony.

Do Nr. 20. Proszek eksplodujący patentowany (dynamit itp.) może być przyjęty do przewozu tylko wtedy, jeżeli pochodzi z fabryki, której produkta kwalifikują się do przewozu koleją żelazną na zasadzie urzędowego pozwolenia i są oddawane z dołączeniem potrzebnej do tego legitymacyi i z markami ochronnemi.

Proszek eksplodujący powinien być zapakowany naprzód w papier a następnie w paki lub beczki drewniane, wypełnione trocinami, zbite zaś tylko drewnianemi obręczami i drewnianemi gwoździami.

B.

Siano, trzcina (wyjąwszy trzcinę hiszpańską) kora, słoma (także słoma ryżowa i łodygi lnu) tudzież torf będą przyjmowane tylko nieopakowane i przewożone tylko krytemi wagonami; włożeniem do wagonu i wyjęciem z wagonu przesyłający i odbierający sami wjąć się powinni. Nadto posyłający winni na żądanie administracyi kolei dostarczyć sami

pokrycia na te artykuły tudzież na gips, łużniak (Kalkäscher), martwicą gąbczastą (Trass) i węgle drewniane.

C.

Jeżeli włożenie do wagonu lub przewóz jakich przedmiotów, zdaniem zarządu kolei, takowe odbierającego, nastręcza szczególne trudności, można przewóz uczynić zawisłym od dopełnienia warunków w każdym z osobna przypadku ułożyć się mających.

D.

Które towary mogą być przewożone tylko pod dozorem, a tem poucza przepis niniejszy.

Kto przedmioty, których przewóz jest całkiem wzbroniony lub tylko pod pewnemi warunkami dozwolony, oddaje za fałszywą lub niedokładną deklaracyą, ten ulega nietylko karom, przepisami policyjnemi lub kodeksem karnym postanowionemi, ale nadto, chociażby nawet szkoda nie nastąpiła, karze konwencyonalnej już za oddanie na kolej, wynoszącej trzy złote od każdego funta takiej przesyłki i jest oraz odpowiedzialnym za wszelkie możebne szkody. Kara konwencyonalna może być ściągnięta albo od przesyłającego albo od odbierającego towar, według okoliczności.

§. 4.

Zawarcie umowy frachtowej.

Umowa frachtowa zostaje zawarta, gdy odsyłający wystawi list frachtowy a ekspedycya stacyi podawczej, na znak przyjęcia, wyciśnie na tymże swój stempel. Ekspedycya wyciska stempel bezzwłocznie jak tylko towar w liście frachtowym deklarowany, będzie w zupełności przystawiony, (porównaj §. 10, ustęp 2). Od tej chwili uważa się umowę frachtową jako zawartą i oddanie towaru jako dokonane.

§. 5.

Listy frachtowe.

Do każdej posyłki powinien być dodany przepisany, drukowany list frachtowy, przez zarząd kolei w stempel zaopatrzony. W tym względzie obowiązują następujące przepisy:

1. Jeżeli towary mają być włożone do wagonu i wyjęte przez posyłającego i odbiorcę, tudzież, jeżeli ulegają kontroli cłowej lub podatkowej, powinny do nich być dołączone osobne listy frachtowe, nie obejmujące jednak żadnych innych przedmiotów.

2. List frachtowy, podług §. 4 ostemplowany jest dowodem umowy, zawartej między zarządem kolei a odsyłającym; jeżeli jednak na zasadzie przepisów taryfy lub osobnej umowy z posyłającym, włożenie do wagonu ma załatwić posyłający a wyjęcie odbierający, waga lub ilość towaru, w liście frachtowym wymieniona, nie może służyć za dowód przeciwko kolei żelaznej. Stempel ekspedycyi podawczej (§. 4), jedyny stanowczy dowód w którym dniu towar został oddany, powinien być wyciśnięty na liście frachtowym w obecności posyłającego jeżeli tenże tego żąda.

Zarząd kolei może odmówić przyjęcia listów frachtowych niezgodnych z przepisami niniejszego porządku ruchu. Listy frachtowe, za którymi towar był przywieziony przez innych fracheiarzy, przed oddaniem na kolej żelazną, nie będą też przyjmowane jako załączniki do listów frachtowych kolejowych.

3. W liście frachtowym oprócz miejsca i daty wystawienia listu frachtowego, trzeba wymienić znaki pak (colli), liczby tychże, ich ilość, sposób opakowania, wagę brutto i nazwę towaru, jeżeli zaś kolej żelazna, na zasadzie osobnych przepisów, przyjmuje towary nie podług wagi, trzeba je opisać wyraźnie i dokładnie w duchu tychże przepisów.

Na liście frachtowym powinno znajdować się nazwisko posyłającego, napisane, wydrukowane albo wyciśnięte, tudzież wyraźny i dokładny adres odbiorcy i nazwa miejsca przeznaczenia.

Jeżeli ze stacyi podawczej do miejsca przeznaczenia jest więcej dróg, na liście frachtowym trzeba wymienić drogę przewozu, a kolej tego trzymać się powinna. Jeżeli droga nie jest wymieniona, ekspedycya podawcza obiera na niebezpieczeństwo posyłającego tę drogę, która się jej zdaje najstósowniejszą.

Napisy zewnętrzne na każdej pace powinny być staranne, wyraźne i zgodne z napisami w liście frachtowym zawartemi.

4. Posyłający ręczy za prawdziwość szczegółów w liście frachtowym wymienionych i na niego spadają wszystkie następstwa mogące wyniknąć z fałszywych, niewyraźnych lub niedokładnych deklaracyi w liście frachtowym.

Ekspedycya kolei ma prawo sprawdzić zgodność listu frachtowego z pakami do których należy, a nawet z tem co zawierają, a to w obecności odsyłającego lub odbierającego czyli też ich pełnomocników, albo, jeżli tego potrzeba, w obecności najmniej dwóch świadków.

W razie fałszywej deklaracyi wagi lub jakości towaru, każda kolej żelazna może ściągnąć od posyłającego albo odbiorcy nietylko dopłatę do umniejszonego frachtu od stacyi podawczej aż do miejsca przeznaczenia, ale nadto karę konwencyonalną na zasadzie własnych szczególnych przepisów.

5. Jeżeli odsyłający żąda poświadczenia jako towary oddał na kolej, a wystawienie rewersu podawczego zdaje się mu niedostatecznem, winien podać list frachtowy w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden ekspedycya kolei zwróci mu wypełniony, z napisem „duplikat“.

Duplikat ten nie ma takiego skutku jak list frachtowy posyłce towarzyszący, ani też jak rewers ładunkowy.

6. Jeżeli towary posyła się do miejsc nie leżących przy kolei żelaznej, lub do stacyi kolei żelaznej które nie są urządzone do załatwiania ruchu towarowego, posyłający winien ze względu na dalszy transport wymienić w liście frachtowym stacyę kolei żelaznej, od której dalszy przewóz ma załatwić adresat (porównaj §§. 16 i 20).

7. Wzór listu frachtowego przepisany jest w dodatkach *B* i *C*, można go zaś dostać na wszystkich stacyach po cenach w taryfie wymienionych.

8. W tych miejscach, w których więcej zarządów kolejowych mają ekspedycye towarów, listy frachtowe ostemplowane przez zarząd jednej kolei są także ważnemi na drugiej.

§. 6.

Przepisy cłowe i podatkowe.

Jeżeli towary podlegają postępowaniu cłowemu lub podatkowemu przed wydaniem odbiorcy, odsyłający jest obowiązany doręczyć kolei żelaznej wraz z listem frachtowym wszelkie papiery legitymacyjne do tego potrzebne. Kolej żelazna nie ma obowiązku sprawdzania potrzeby lub właściwości albo dostateczności tych papierów, i takowa a względnie

jej następcy w przewozie, nie są odpowiedzialni za winę, popełnioną przez to, że tych papierów legitymacyjnych nie było przy przyjęciu towaru lub były niedostateczne. Natomiast odsyłający ręczy kolei żelaźnej za wszelkie kary i szkody jakieby tę spotkały z powodu niewłaściwości, niedostateczności lub braku wspomnionych papierów.

Jeżeli na wyraźne żądanie odsyłających, w liście frachtowym, przy dołączeniu przepisanych deklaracyi i papierów legitymacyjnych, wyrażone, kolej żelazna ma pośredniczyć w manipulacyi cłowej i podatkowej z przewiezionymi towarami i zaliczyć cła przywozowe, wywozowe i przewozowe tudzież inne podatki publiczne i należytości o ile takowe mają być opłacone prawidłowo i nie w stacyi podawczej lub miejscu przeznaczenia, nie bierze przez to na siebie żadnej odpowiedzialności. Żądanie w taki sposób wyrażone nie zobowiązuje kolei do przyjęcia pośrednictwa i takowa może czynność tę poruczyć spedytorowi, jeżeli w liście frachtowym inny pośrednik nie jest wymieniony.

Jeżeliby posyłający proponował takie wyekspedyowanie towarów, jakie w danym przypadku nie jest prawnie dozwolonem, przyjmuje się za zasadę, iż tenże zgodzi się na to, co kolej żelazna pod względem wyekspedyowania uzna za najkorzystniejsze dla niego. Jeżeli kolej żelazna, towary poruczone jej za listem frachtowym na granicach dotyczącego terytoryum cłowego, przyjmie bez papierów cłowych, przez posyłającego wystawionych, i ma przewieźć takowe do miejsca przeznaczenia, lub do stacyi cłowej, w którejby można było złożyć deklaracyą cłową; natenczas posyłający a względnie odbierający są kolei odpowiedzialni za wszelkie szkody i straty, na jakieby z powodu niedokładności, błędów i opuszczeń, w deklaracyi frachtowej popełnionych była narażoną, będąc, jako trudniąca się przewozem, obowiązaną do złożenia deklaracyi cłowej, wystawić i wypełnić się mającej na podstawie deklaracyi, w liście frachtowym zawartej.

Posyłający winien papiery legitymacyjne, jako potrzebne do czynności cłowej i podatkowej, wymienić także w liście frachtowym. Za papiery w liście frachtowym nie wymienione, kolej żelazna nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności.

§. 7.

Obliczanie frachtowego.

Dopóki i o ile wspólne taryfy frachtu ogłoszone nie będą, frachtowe będzie obliczane podług kwot wymienionych w ogłoszonych taryfach rozmaitych kolei a względnie związków kolejowych. Oprócz wymienionych w taryfie należytości frachtowego, za wydanie, powtórną ekspedycyą i przełożenie do innego wagonu żadna opłata nie będzie pobierana. Wydatki które koleje żelazne poniosą w gotowiźnie (np. na cło przywozowe, przewozowe i wywozowe, na koszta przeprawienia lub reparacyi koło towarów jakich zewnętrzne i wewnętrzne własności i natura towarów wymagają dla konserwacyi podczas przewozu), powinny być zwrócone.

Jeżeli która z kolei żelaznych sama zabiera towary od posyłającego z jego domu, lub z okrętów i odsyła takowe do domu odbiorcy lub w jakie inne miejsca np. do pakowni, do magazynów, do magazynów cłowych, na okręty itp., i za to zwrócić jej trzeba należytość podług taryfy.

Frachtowe będzie obliczone podług wagi cłowej (cetnar 100 funtów 50 kilogramów), jeżeli zaś towary przyjęto na kolej bez ważenia, podług zasad podanych na ten przypadek w taryfach i osobnych przepisach każdej kolei, mianowicie podług wytrzymałości

wagonów lub podług objętości. Dochodzi się wagi albo przez rzeczywiste odważenie w dworcu kolei albo przez obliczenie na podstawie pozycyi normalnych, w taryfach podanych. Wagi towarów opakowanych dochodzi się zawsze na stacyi podawczej. Posyłki nie dochodzące $1/2$ cetnara będą policzone najwięcej za pół cetnara, a waga przewyższająca ma się liczyć na dziesiąte części cetnara, w taki sposób że każda zaczęta dziesiąta część cetnara uważana będzie za całkowitą część dziesiątą. Sposób ten liczenia wagi nie wyklucza jednak pobierania minimalnych kwot frachtowego przepisanych w taryfach każdej z osobna kolei.

Oddawca może być obecnym przy obliczaniu wagi. Jeżeli zaś po obliczeniu wagi przez zarząd kolei oddawca zażąda przed włożeniem do wagonu powtórnego obliczenia wagi w jego lub jego pełnomocnika obecności, zarząd kolei mocen jest policzyć sobie za to wagowe podług taryfy.

Wagowe będzie nadto pobierane i wtedy, jeżeli się wyjątkowo zdarzy, że oddawca zwyczajnego towaru frachtowego zaniedba podania wagi w liście frachtowym, i wypełnienie listu frachtowego pod tym względem pozostawi kolei żelaznej. Jeżeli jednak powyższy przypadek zaszedł z posyłką pośpieszną, wagowe nie będzie pobierane.

Wszystkie przedmioty jednej i tej samej posyłki, w liście frachtowym wymienione, stanowią jednę pozycyą do obliczenia frachtowego.

W kwocie frachtowego ułamki centa liczą się za całe centy dla zaokrąglenia cyfry.

Jeżeli na zasadzie szczególnych przepisów niektórych kolei żelaznych, przesyłający mają sami włożyć towar do wagonu, nie wolno im przekroczyć zanotowanej wytrzymałości wagonu. Za przeładowanie, kolej żelazna ma prawo prócz innych wynagrodzeń położyć oraz karę konwencyonalną, osobnemi przepisami postanowić się mającą.

§. 8.

O zapłacie frachtowego.

Frachtowe albo płaci się przy oddaniu towaru albo też wypłatę onego przekazuje się odbiorcy. Kolej żelazna może jednak żądać natychmiastowej opłaty frachtowego, mianowicie od przedmiotów, które zdaniem kolei odbierającej ulegają prędkiemu zepsuciu lub frachtowego nie pokrywają.

Niewłaściwe zastósowanie taryfy, jakoteż błędy rachunkowe, przy obliczaniu należytości popełnione, nie powinny narażać na stratę ani kolei żelaznej ani posyłającego. Jeżeliby policzono większe należytości niż taryfa pozwala, należy takowe ogłosić a uprawnionych do odebrania, jeźli można zawiadomić.

§. 9.

Przekazy i prowizya.

Koszta przewozu, na towarach przy ich oddaniu na kolej, ciężące, a których wyszczególnienia można zażądać,mogą być odbierane przy wydaniu towaru. Sumy te, przy wydaniu towaru ściągnąć się mające, będą temu, który towar posłał, wydane w gotowiźnie, gdy je adresat zapłaci.

Pod tymi samymi warunkami jak ściągnięcie kosztów przewozu przy wydaniu, będą także na wartość towaru udzielane zaliczki do sumy 150 zł. jeżeli urzędnik ekspedycyjny uzna że wartość towaru dostatecznie pokrywa zaliczkę.

Od każdej zaliczki, przy wydaniu towaru odebrać się mającej, czy takowa ma być posyłającemu towar wypłaconą, czyli też w skutek innego rozporządzenia, całkiem lub częściowo zatrzymaną, stacya podawcza będzie liczyć prowizyą w taryfie przepisaną. Frachtowe jednak, ściągnięte przy odbiorze przez koleje żelazne w przypadku dalszego transportu z jednej kolei na drugą, jest wolne od prowizyi.

Od wydatków w gotowiźnie (§. 7), które podobnież mogą być ściągnięte przy odbiorze, może być pobierana prowizya, jaką kolej żelazna, na wydatki gotowiznę zaliczająca, w taryfie swojej ma przepisaną.

Jako dowód, że na towarach ciężą sumy, przy wydaniu towaru ściągnąć się mające, służy zwyczajnie stemplowany list frachtowy lub odmienna forma poświadczenia, że towary zostały na kolej oddane (porówn. §. 5, Nr. 5); na żądanie jednak będą wydawane osobne rewersy przekazowe a to bez żadnej opłaty.

O ściągnięciu należytości przy wydaniu towaru, uprawniony do ich odebrania będzie niezwłocznie zawiadomiony i sumy te będą mu natychmiast wypłacone.

§. 10.

O przyjmowaniu towarów.

Kolej żelazna nie jest obowiązaną przyjąć towary do przewozu pierwej, nim przewóz będzie mógł nastąpić, a zatem gdy zwyczajne środki przewozowe nie wystarczą do uskutecznienia żądanego przewozu.

W przypadkach takich kolej żelazna jest obowiązana kazać złożyć towary dostawione w magazynach, o ile miejsce pozwoli, i potwierdzić to z zastrzeżeniem, że towary dopiero wtedy będą przyjęte do przewozu, gdy to będzie możebnem. Oddawca towaru winien wówczas napisać w liście frachtowym iż się zgadza aby posyłka została na składzie dopóki onej przewiezienie nie będzie możebnem.

§. 11.

Oddawanie towarów i przewóz.

Odsyłający powinien towar oddać a względnie włożyć do wagonu w godzinach na ekspedycyę przeznaczonych, posyłka zaś będzie przewieziona albo jako zwykła, albo jako pospieszna, stósownie do deklaracyi oddawcy (§. 14).

W niedzielę i dni świąteczne zwykłe posyłki frachtowe nie będą ani przyjmowane, ani też odbiorcy w miejscu przeznaczenia wydawane.

Posyłki pospieszne będą przyjmowane i wydawane także w niedziele i święta ale tylko w pewnych godzinach raz na zawsze ustanowionych i ogłoszonych już to przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycyi, już przez publikacyą w dzienniku miejscowym.

P o s y ł k ę p o s p i e s z n ą oddaje się za listem frachtowym wydrukowanym na czerwonym papierze (dodatek *C.*): takowa ma prawo pierwszeństwa i jest przewożona szybko.

Z w y k ł e p o s y ł k i f r a c h t o w e, które trzeba oddawać za listem frachtowym podług załącznika *B*, będą posyłane po kolei, w jakiej były oddane.

Pod względem czasu wyprawienia posyłki żaden z odsyłających towary nie może być uwzględnianym bardziej niż drudzy, chyba że zachodzi przyczyna, urządzeniem kolei,

stosunkami przewozu lub dobrem publicznem usprawiedliwić się dająca. Koleje żelazne obowiązane są utrzymywać rejestra towarów oddanych do przewozu lub w magazynie na zasadzie §. 10 złożonych dla sprawdzenia przy ekspedycyi porządku ich następstwa.

Uchybienia przepisom paragrafu niniejszego uprawniają do żądania zwrotu szkody ztąd powstałej.

Prosząc o dostarczenie wagonów, które oddawca towaru ma napełnić sam, trzeba oznaczyć dzień i uskutecznić napełnienie w czasie, który stacya podawcza wyznaczy.

Czas ten będzie ogłoszony już to przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycyi już przez publikacyą w dzienniku miejscowym.

§. 12.

Czas dostawienia. Obliczanie tegoż.

Każda kolej ogłosi czas trwania transportu. Suma czasów transportu na wszystkich kolejach, przewóz uskuteczniających, jest czasem trwania transportu na całej drodze. Czas ten zaczyna się od północy, która nastąpi po wyciśnięciu stempla na liście frachtowym (§§. 4 i 5) i jest dotrzymanym, jeżeli w ciągu tegoż czasu odbiorcy (lub osobom, którym na zasadzie §. 19 można posyłkę ważnie doręczyć), towar do domu lub do handlu będzie odstawiony, albo, gdyby to nie było przyrzeczonem, jeżeli w ciągu tego czasu, po nadejściu towaru na miejsce przeznaczenia, uwiadomienie pisemne o nadejściu tegoż będzie odbiorcy pocztą przesłane, lub w inny sposób rzeczywiście doręczone.

Ustanawia się następujące myksymalne termina dostawy dla obszaru każdego zarządu:

A. Posyłki frachtowe zwykłe.

Na odległość do 20 mil transport trwa dni dwa, gdy odległość jest większa, na każde zaczęte dalsze 20 mil liczy się o dzień więcej.

B. Posyłki pospieszne.

Na odległość do 20 mil transport trwa 24 godzin; gdy odległość jest większa, na każde zaczęte dalsze 20 mil liczy się o 12 godzin więcej.

Termina od *A* i *B* mogą być przedłużone najwięcej o 24, a względnie o 12 godzin:

a) jeżeli przesyłkę wiezie pociąg, który na zasadzie planu jazdy ma przenocować na stacyi pośredniej;

b) jeżeli towar nie ma odbyć kursu bezpośredniego lecz przechodzi na inny kurs, albo przebywać będzie rzekę na której nie ma mostu, albo nareszcie jeżeli podczas jazdy zarząd jednej kolei ma go oddać zarządowi drugiej, z pierwszą łączącej się kolei.

Czynności urzędów podatkowych przeciągają termin dostawy. Zarząd kolei ma prawo ustanawiać i ogłaszać dodatki do terminów dostawy podczas wielkich jarmarków i w przypadku nadzwyczajnego obrotu.

Dla towarów zaadresowanych dworzec kolei restante, termin dostawienia jest wtedy dotrzymanym, jeżeli towar w przeciągu tego terminu będzie się znajdował w miejscu przeznaczenia gotowy do odebrania.

§. 13.

Chwilowa przeszkoda w przewozie.

Jeżeli w skutek zjawisk w przyrodzie lub innych przypadków, zajdzie chwilowa przeszkoda w uskutecznieniu lub dalszym biegu przewozu jakiego towaru, posyłający nie ma

obowiązku oczekiwania aż ta przeszkoda zostanie usunięta: owszem, może się zrzucić z umowy, jest atoli obowiązanym wynagrodzić kolei, jeżeli na niej wina nie ciąży, koszta przygotowania przewozu i wyjęcia tawarów z wagonu a to w kwocie osobnemi przepisami wyznaczonej i oprócz tego zapłacić frachtowe za tę część drogi którą towar już przebył.

§. 14.

Zawiadomienie o nadejściu i wydanie towaru.

Kolej żelazna jest obowiązana wydać w miejscu przeznaczenia odbiorcy, w liście frachtowym wymienionemu, list frachtowy i towar. Jeżeli posyłający zażąda później ażeby mu towar zwrócono lub wydano innemu odbiorcy, nie temu, który w liście frachtowym jest wymieniony; kolej żelazna winna temu żądaniu uczynić zadosyć, jeżeli po nadejściu towaru na miejsce przeznaczenia nie wydała jeszcze listu frachtowego pierwotnemu odbiorcy. W przypadku takim, ten który towar posyła winien na żądanie zwrócić rewers podawczy lub duplikat listu frachtowego jeżeli był wystawiony (§. 5, Nr. 5).

Kolej żelazna nie jest obowiązana dopełniać innych zleceń, prócz tych, które uczyniono na stacyi podawczej.

Gdy po nadejściu towaru na miejsce przeznaczenia kolej żelazna wyda odbiorcy list frachtowy, winna stósować się tylko do zleceń tegoż odbiorcy, w razie bowiem przeciwnym, jemu tylko jest za towar odpowiedzialną.

Jeżeli kolej żelazna nie ma odstawić towarów do domu lub handlu odbiorcy, winna po nadejściu i przygotowaniu towarów transportowanych przesłać adresatowi pocztą przez posłańca lub w jaki inny zwykły sposób pisemne uwiadomienie o nadejściu towarów.

Do przywożenia i odwożenia towarów w obrębie miejsca w którem stacya się znajduje, jakoteż z miejsc i do miejsc położonych opodal, kolej żelazna, jeźli to uzna za stósowne, zamówi osobnych przedsiębiorców przewozu wózkami, do których będzie stósowany §. 18 niniejszego porządku.

Taryfa należytości przypadających przedsiębiorcom przewozu na osiach będzie wywieszona na widok publiczny w ekspedycyach towarów.

Ci z odbiorców, którzy chcą towary swoje zabrać sami, lub do ich przewiezienia użyć innych przedsiębiorców, nie tych, który są przez zarząd kolei zamówieni, winni poprzednio ekspedycyę towarów pisemnie o tem zawiadomić i to wcześnie, w każdym zaś razie przed nadejściem towarów a na żądanie ekspedycyi towarów z wiarogodną legalizacyą swojego podpisu.

Nie można samemu zabierać tych towarów, które na zasadzie przepisów podatkowych lub z innych przyczyn powinny być odwiezione do pakowni lub składów administracyi podatkowej. O nadejściu towarów zaadresowanych dworzec kolei restante, lub które adresatowi ma odstawić zarząd kolei, nikt nie będzie zawiadomionym.

Po zapłaceniu frachtowego, jeżeli jeszcze nie było zapłaconem, tudzież wydatków i należytości ciężących na towarach, a za doręczeniem rewersu według przepisów wystawionego i za przedłożeniem zakwitowanego listu frachtowego, następuje wydanie towaru w lokalach ekspedycyi (w składach) lub przystawienie wagonów do miejsca na wyjęcie towarów przeznaczonego a to z zachowaniem co do czasu następujących przepisów:

1. Trzeba odebrać towary w czasie do którego taryfa uwalnia od składowego i w przepisanych godzinach urzędowych.

Towary adresowane dworzec kolei restante i towary tych odbiorców, którzy otrzymywania zawiadomień raz na zawsze pisemnie się zrzekli, trzeba odebrać w czasie taryfą wyznaczyć się mającym, a który nie może wynosić mniej niż 24 godzin od nadejścia towaru.

2. Czas, w ciągu którego odbiorcy powinni wyjąć z wagonu i zabrać towary, które posyłający sam wkładał do wagonu, zarząd każdej kolei wyznaczy osobnemi przypisami i ogłosi już przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycyi już przez publikacyą w dzienniku miejscowym.

3. Niedziele i święta przypadające w ciągu tego czasu nie będą nigdzie liczone.

4. Jeżeli nie nadejdzie część posyłki za jednym i tym samym listem frachtowym wyprawionej, a której każda część, bez związku z całością, ma wartość w konsumcyi powszechnej, adresat nie może odmówić przyjęcia tej części która nadeszła i zapłaty stosunkowej frachtowego, bez uszczerbu prawa żądania zwrotu szkody na zasadzie §§. 17 i n.

O nadejściu posyłek pospiesznych adresat będzie uwiadomiony w dwie godziny po ich nadejściu, a względnie takowe będą mu odstawione do domu w przeciągu sześciu godzin. Jeżeli posyłki pospieszne nadejdą później niż o 6 godzinie wieczór, nie można żądać aby o takowych zawiadamiano lub je odstawiano wcześniej, niż następnego rana.

Za opłatą wagowego taryfą przepisanego, odbiorca może domagać się odważenia towarów przy wydaniu takowych.

§. 15.

Składowe i kara konwencyonalna.

1. Kto bez powodów w §. 13 wzmiankowanych, towary na kolej oddane odbiera z magazynów lub wagonów kolei żelaznej nim ruszą w drogę, winien na żądanie zarządu kolejowego prócz należytości za włożenie do wagonu i wyjęcie opłacić składowe za każdy dzień od chwili oddania towaru bez względu czy dzień jest tylko zaczęty czy już upłynął.

Jeżeli posyłający zażąda zwrotu towaru na stacyi środkowej przewozu, a zarząd kolei na to żądanie przystaje, posyłający prócz przypisanego taryfą frachtowego za drogę, którą towar zrobił, płaci grzywnę taryfą przepisaną.

2. Jeżeli posyłki, w jednym i tym samym liście frachtowym deklarowane, oddaje się na kolej częściowo; albo jeżeli towary oddano na kolej za listami frachtowemi, które są niezupełne lub mylne, i z tego powodu aż do nadejścia uzupełnionego lub poprawionego listu frachtowego zostają zatrzymane: a mianowicie, jeżeli oddanie na kolej nie będzie uskutecznione w 24 godzinach i każe się spodziewać opóźnienia czynności oddania; lub też, jeżeli w ciągu tego czasu listy frachtowe nie będą uzupełnione i poprawione, kolej żelazna ma prawo żądać opłaty składowego od towarów na kolej oddanych, a to, od upłynionych 24 godzin, aż dopóki posyłka nie będzie całkowicie oddaną, lub list frachtowy uzupełnionym i poprawionym. Podobnież jeżeli ten, który mając z obowiązku sam napełnić wagony, zamówi takowe do przewozu towarów, lecz napełnienia w czasie osobnemi przepisami wyznaczyć się mającym (porów. koniec §. 11) nie uskuteczni i towarów do wyekspedyowania nie przystawi; kolej żelazna może ściągnąć od niego karę konwencyonalną, a to z kaucyi, złożonej na ten cel przy zamówieniu wagonu w takiej kwocie, jaką wynosi kara konwencyonalna

za jeden dzień zwłoki; nadto w ostatnim przypadku, po upływie wyznaczonego terminu, kolej żelazna ma prawo towary do wagonu włożone wyjąć na koszt tego który wagon zamówił, i wziąść takowe na skład, na jego niebezpieczeństwo i za opłatą składowego a wagon zamówiony odebrać. Nawzajem kolej żelazna, jeżeli nie dostarczy wcześnie wagonów zamówionych, winna także zapłacić karę konwencyonalną w takiej samej kwocie.

3. Kto nieodbierze towarów w czasie przepisanym, winien także opłacić składowe. Natomiast, jeżeliby towar, o którego nadejściu odbiorcę uwiadomiono, nie znajdował się jeszcze w dworcu kolei w czasie odbioru, zarząd kolei zwróci udowodnione koszta przygotowań do odbioru.

4. Jeżeli towary, które sam odsyłający włożył do wagonu, nie będą wyjęte i zabrane w przeciągu czasu w §. 14, Nr. 2, przepisanego, kolej żelazna ma prawo wyjąć takowe na koszt odbiorcy lub posyłającego atoli bez przyjęcia na siebie jakiejkolwiek gwarancyi i może osobnemi przepisami ustanowić wynagrodzenie konwencyonalne jako składowe lub jako karę za zatrzymanie wagonu.

5. Jeżeli odbiorca nie mógł być zawiadomionym o nadejściu towarów, składowe i kara za zatrzymanie wagonu liczyć się będzie od upływu czasu, osobnemi przepisami wyznaczonego.

6. Bliższe postanowienia co do wysokości i sposobu liczenia składowego konwencyonalnego i kary za zatrzymanie wagonu znajdują się w taryfie przewozu towarów.

Gdyby wielkie nagromadzenie towarów tamowało ruch regularny, kolej żelazna ma prawo podwyższyć składowe a jeźliby to nie skutkowało, może skrócić czas wolnego składu dopóki trwa nagromadzenie towarów.

§. 16.

Postępowanie, gdy dostawa dozna przeszkody.

Towary, których odbiorca nie przyjmie lub w czasie właściwym nie odbierze, jakoteż towary, których wydanie jest niemożebnem, tudzież te, które są zaadresowane „dworzec kolei restante" i zostają na składzie dłużej, niż to, po nadejściu bez zawiadomienia odbiorcy, na zasadzie osobnych przepisów, miejsce mieć może, zostają na składzie na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego, którego też z jak największym pośpiechem zawiadomić o tem należy. Kolej żelazna ma także prawo towary takie, z policzeniem sobie kosztów i wydatków na nich ciężących, oddać na rachunek tego któremu na tem zależy do magazynu publicznego lub do znanego sobie z rzetelności spedytora, jeżeli posyłający po otrzymaniu uwiadomienia, to jest w przeciągu 14 dni po wysłaniu takowego, nie wyda innego rozporządzenia pod względem odstawy towarów.

Kolej żelazna ma prawo, towary, których miejsce przeznaczenia nie leży nad koleją żelazną, posłać do miejsca przeznaczenia na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego za pośrednictwem spedytora lub inną okazyą, jeżeli, co się tyczy natychmiastowego dalszego przewozu towarów odsyłający lub odbiorca nie rozporządzą sami.

Toż samo rozumie się o towarach przeznaczonych do takiego miejsca, w którem jest stacya kolei żelaznej ale nie urządzona do przewozu towarów.

Przepis powyższy nie znajduje zastósowania, jeżeli zarząd kolei zamówił przedsiębiorców przewozu wózkami w celu odstawienia towarów do miejsc opodal kolei leżących (porównaj §. 14).

Oddawca towaru, dając takowy na kolej, oświadcza tem samem iż przystaje, że gdyby adresat towarów nie chciał przyjąć lub odebrać, albo tego w czasie właściwym nie uczynił, lub też, gdyby doręczenie było niemożebnem, dalej, jeżeliby towary podlegały prędkiemu zepsuciu, lub pokrywały dostatecznie sam tylko fracht nie zaś i koszta odesłania napowrót, albo nareszcie, jeżeliby w razie odmowy ze strony adresata, lub w razie nieznalezienia adresata, ten, który towar posłał, takowego pomimo doniesienia napowrót nie odebrał: kolej żelazna towary takie bez wszelkiej dalszej formalności, jak można najlepiej sprzeda, a mianowicie towary, prędkiemu zepsuciu ulegające, niezwłocznie, wszelkie zaś inne najwcześniej w cztery tygodnie po upływie czasu wolnego składu, i strąciwszy sobie należytość za fracht i wydatki, zwróci resztę temu, który towar posłał.

Toż samo nastąpi w przypadku gdyby posyłający nie mógł być odszukanym.

Towary nie mające właściciela, jeżeli się znajdą w obrębie miejscowym kolei żelaznej, ulegną podobnież przepisom działu *A*. §. 33.

§. 17.

Odpowiedzialność w ogólności.

Jeżeli kolej żelazna przyjmie towar za listem frachtowym, według którego przewóz ma się odbywać kilkoma kolejami żelaznemi, ze sobą się stykającemi, natenczas odpowiedzialnemi za cały transport z tytułu przedsiębiorstwa przewozu nie są wszystkie koleje które towar z listem frachtowym odebrały, lecz tylko pierwsza i ta, która ostatnia odebrała towar z listem frachtowym; kolej pośrednia wtedy tylko może być z tytułu przedsiębiorstwa przewozu do odpowiedzialności pociągniętą, jeżeli będzie udowodnionem, że szkoda której wynagrodzenia wymagają, na tejże kolei się wydarzyła.

Prawo wzajemnego regresu kolejom żelaznym służące, zostaje nienaruszone.

§. 18.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich ludzi.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną za swoich ludzi i za inne osoby których używa do przewiezienia przyjętych towarów.

§. 19.

Zakres i czas trwania odpowiedzialności. Reklamacya.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną za szkodę, powstałą przez zaginięcie lub uszkodzenie towaru od chwili przyjęcia takowego, na zasadzie §. 4 oznaczyć się mającej, aż do chwili odstawienia, jeżeli nie udowodni, że zginięcie lub uszkodzenie było skutkiem siły wyższej (vis major) albo naturalnych własności towaru, mianowicie wewnętrznego zepsucia, ulotnienia, zwykłego wyciekania itp lub skutkiem wadliwości opakowania której zewnątrz nie można było poznać. Odstawa do adresata ma takie samo znaczenie jak odstawa do

pakowni, magazynu, składu cłowego itp., a jeżeli zachodzi przypadek §. 16, jak odstawa do magazynu publicznego lub do spedytora.

Towar uważa się za zginiony dopiero w cztery tygodnie po upływie terminu odstawienia. Gdy odbiorca w liście frachtowym wymieniony, jego ludzie, lub te osoby, którym na zasadzie poprzedniego można towar ważnie doręczyć, posyłkę odbiorą, i gdy fracht zostanie zapłacony, ustają wszelkie roszczenia do kolei żelaznej. Atoli z powodu zginięcia lub uszkodzeń których przy odstawieniu nie można było dostrzedz powierzchownie, można zoystąpić z roszczeniami do kolei żelaznej nawet po odebraniu posyłki i zapłaceniu frachtowego, lecz tylko wtedy, jeżeli o sprawdzenie zginięcia lub uszkodzenia proszono niezwłocznie po ich odkryciu, i jeżeli roszczenie zgłoszono do kolei żelaznej pisemnie, najpóźniej w ciągu czterech tygodni, tudzież jeżeli będzie udowodnionem, że zginięcie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie pomiędzy odebraniem a odstawieniem.

Oprócz tego wszelkie roszczenie z powodu zupełnego zginięcia, uszczuplenia lub uszkodzenia towaru gasną po roku, licząc od dnia w którym odstawienie powinno było nastąpić, a jeżeli towar został odebranym, frachtowe zaś nie było zapłacone, wszelkie pretensye z powodu uszczuplenia lub uszkodzenia towaru gasną po roku, licząc od dnia w którym odstawienie nastąpiło.

We wszystkich przypadkach zginięcia lub uszkodzenia zarządy kolei żelaznych winny nakazać jak najściślejsze poszukiwania, i na żądanie dać uprawnionym dokładne, aktami uzasadnione uwiadomienie o rezultacie poszukiwań.

Mający prawo do wynagrodzenia, odbierając takowe, może żądać, ażeby w przypadku, gdyby towar zginiony później się znalazł, o tem go zawiadomiono. Należy nadto dać mu poświadczenie pisemne że tego żądał.

W przeciągu czterech tygodni po otrzymanem uwiadomieniu, uprawniony, zwracając udzielone mu wynagrodzenie, może żądać, ażeby towar, który się znalazł, był dostawiony bez opłaty z miejsca w którem się znalazł do miejsca przeznaczenia, pierwotnie w liście frachtowym wymienionego.

Jeżeli zdarzył się ubytek w towarze lub uszkodzenie, natenczas kolej żelazna w obecności bezstronnych świadków i jeżeli to jest możebnem, w obecności uprawnionego do reklamacyi, sprawdzi stan wagi i znaki zewnętrzne uszkodzenia a według okoliczności oceni szkodę w towarze zrządzoną przy pomocy znawców.

Jeżeli co do wynagrodzenia przez kolej żelazną zapłacić się mającego, uprawniony do reklamacyi chce ugodzić się w drodze pozasądowej, winien istotę czynu przyznać i roszczenia swoje podać jeszcze przed zapłaceniem a względnie przed odebraniem towaru.

Jeżeli przy tem nie zadawalnia się orzeczeniem znawców przez kolej powołanych, wolno mu kazać ocenić szkodę znawcom, przez sąd handlowy, lub w braku tegoż, przez miejscowego sędziego, zamianowanym, albo przy sądzie stale istniejącym.

Reklamacyą podać trzeba z dołączeniem dokumentu, wartość towaru, udowodniającego, a jeżeli towar otrzymano, z dołączeniem także listu frachtowego, w przepisanym terminie przedawnienia, a odpowiednia kolej winna na nią odpowiedzieć i załatwić takową z jak najmożliwszym pośpiechem.

§. 20.

Ograniczenie odpowiedzialności za towary posyłane nie do stacyi kolei żelaznej.

Jeżeli towar przyjęto do przewozu za listem frachtowym, w którym jako miejsce odstawienia wymienione jest miejsce nie leżące przy stykającej się kolei, natenczas na kolejach żelaznych nie ciąży z tytułu przedsiębiorstwa przewozu odpowiedzialność za cały przewóz, lecz tylko za przewóz do tego miejsca, w którem przewóz koleją żelazną się kończy. Co się tyczy dalszego przewozu wszelkie obowiązki przechodzą na spedytorów.

Pod względem wózków przez zarząd kolei utrzymywanych dla przewozu do miejsc opodal położonych (porów. §. 14) odpowiedzialność z tytułu przedsiębiorstwa przewozu ciąży na kolei żelaznej także za przewóz do miejsca przeznaczenia towaru.

§. 21.

Ograniczenie odpowiedzialności jeżeli jest wymienionych kilka miejsc przeznaczenia.

Jeżeli posyłający nadmieni w liście frachtowym, że towar ma być oddany lub pozostawiony w jednem z miejsc leżących nad koleją żelazną, dla której niniejszy porządek ruchu jest obowiązującym, natenczas, chociażby w liście frachtowym było wymienione jeszcze inne miejsce przeznaczenia, kolej przyjmuje posyłkę dla przewiezienia do tego pierwszego miejsca nad koleją położonego, i kolej żelazna jest tylko dopóty odpowiedzialną, dopóki do tego miejsca nie odstawi.

§. 22.

Szczególne ograniczenia odpowiedzialności.

1. Co się tyczy towarów, które z powodu właściwych sobie, naturalnych przymiotów, wystawione są na szczególne niebezpieczeństwo, całkowitej lub częściowej straty lub uszkodzenia, mianowicie złamania, zardzewienia, wewnętrznego zepsucia, nadzwyczajnego wyciekania, zapalenia się itp., kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę z tego niebezpieczeństwa powstałą, a w szczególności:

a) w ogóle: co się tyczy substancyi niebezpiecznych, jako to: kwasu siarczanego, serwaseru i innych gryzących, jakoteż co się tyczy przedmiotów łatwo zapalnych;

b) za złamanie i stłuczenie; jeżeli się posyła przedmioty łatwo złamaniu i stłuczeniu ulegające, jako to meble i sprzęty domowe, szkło, żelazo lane, dzbanki próżne i napełnione, flaszki i kule szklanne, cukier w osobnych głowach itd.;

c) za wyciekanie płynu szparami naczynia bez zewnętrznego uszkodzenia;

d) za zepsucie się płynu i innych ciał przechodzących łatwo w fermentacyą lub zgniliznę lub psujących się od zimna albo gorąca;

e) za zardzewienie towarów metalowych;

f) za stratę na wadze: gdy się posyła ryby świeże i solone, ostrygi i owoce południowe.

2 Jeżeli towary posyła się wagonami odkrytemi, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę wynikłą z niebezpieczeństwa, z tym sposobem przewozu połączonego. Towary, które kolej żelazna ma prawo przewozić odkrytemi wagonami, przy zastósowaniu taryfy zniżonej, są wymienione w taryfie; a jeżeli posyłający, przy oddaniu towaru, nie zanotuje na liście frachtowym iż żąda wyraźnie, ażeby towar był przewieziony wagonem krytym, lub pod przykryciem, będzie to oznaczało iż się zgadza na przewiezienie go wagonem odkrytym.

Kolej żelazna ma jednak prawo pobierać w takim przypadku dodatek do frachtowego taryfą przepisanego.

Jeżeli na zasadzie szczególnej umowy, towary przesyłane zwykle wagonami krytemi, będą posłane wagonami odkrytemi, niebezpieczeństwo z tym sposobem przewozu połączone, nie rozciąga się na zbyt wielki ubytek w ciężarze lub na zginięcie całych pak.

3. Co się tyczy takich towarów, które, chociaż ich własności wymagają opakowania dla zabezpieczenia od utraty lub uszkodzenia podczas przewozu, na zasadzie deklaracyi posyłającego, na liście frachtowym napisanej, posłane są nieopakowane, lub opakowane niedostatecznie, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę, powstałą z niebezpieczeństwa, jakim grozi brak opakowania lub niedostateczne opakowanie.

4. Co się tyczy towarów, których włożenie do wagonu i wyjęcie, na zasadzie taryfy lub umowy z posyłającym, zawartej. przez tegoż lub przez odbiorcę ma być załatwione, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, jakiem zagraża włożenie do wagonu i wyjęcie lub wadliwe ładowanie. Natomiast posyłający a względnie odbiorca są odpowiedzialni kolei żelaznej za wszelkie uszkodzenie wagonów przy wkładaniu do wagonów i wyjmowaniu.

5. Co się tyczy towarów posyłanych pod dozorem, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, do odwrócenia którego dozór jest przeznaczony.

6. We wszystkich przypadkach, powyżej pod 1 do 5 wzmiankowanych, jeżeli szkoda mogła powstać z niebezpieczeństwa, za które kolej nie jest odpowiedzialną, domyślać się trzeba, że istotnie z tego niebezpieczeństwa powstała, dopóki co innego dowiedzionem nie będzie.

7. Uwolnienia, powyżej pod 1 do 5 zastrzeżone, nie mają miejsca, jeżeli będzie udowodnione, że skoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

8. Ubytek na wadze nie będzie wynagrodzony, jeżeli na całej przebieżonej przestrzeni ubytek ten wynosił w towarach suchych nie więcej jak jeden od sta, w towarach mokrych, na wzór których postępować także należy z drzewem farbierskiem piłowanem i mielonem, korami, korzeniami, lukrecyą w patykach, tytoniem krajowym, tłuszczami, mydłami i olejami stałemi, świeżemi owocami, świeżemi liśćmi tytoniowemi, wełną owczą, skórami, skórkami, skórą wyprawną, owocami suszonemi lub pieczonemi, ścięgnami zwierzęcemi, rogami i kopytami, kościami (całemi i mielonemi), rybami suszonemi, chmielem i świeżemi kitami (inne przedmioty tu należące, będą wymienione w osobnych przepisach) nie więcej nad 2 od sta wagi w liście frachtowym podanej a względnie sprawdzonej w stacyi podawczej. Jeżeli kilka sztuk jest posłanych za jednym listem frachtowym, procent ten będzie policzony od każdej sztuki osobno, o ile waga lub miara każdej sztuki w liście frachtowym jest podana lub inaczej może być wykazana.

Uwolnienie od odpowiedzialności, powyżej wzmiankowane, nie ma miejsca, jeżeli i o ile będzie udowodnione, że strata, według okoliczności przypadku nie powstała w skutek naturalnych własności towaru, albo jeżeli przyjęta stopa procentowa nie odpowiada tym własnościom lub innym okolicznościom przypadku. Zostawia się jednak zarządom kolei ustanowienie dla towarów, które posyłający sam włożył do wagonu a odbierający sam je wyjął, wyższej nad dwa od sta stopy procentowej, do wysokości której wynagrodzenie za ubytek na wadze nie ma mieć miejsca, a to stósownie do własności każdego z osobna artykułu.

§. 23.

Wynagrodzenie pieniężne z powodu odpowiedzialności.

Kwota wynagrodzenia, które kolej żelazna ma zapłacić na zasadzie powyższych paragrafów, będzie wymierzona podług zasad następujących:

1. W przypadku zupełnego lub częściowego zginięcia za podstawę do obliczenia szkody służyć będzie zwyczajna wartość handlowa przez poszkodowanego, udowodniona, a w braku takiej zwyczajna wartość którą towary podobnych własności miałyby w czasie i miejscu w którem miały być odstawione, po strąceniu ceł, frachtowego i kosztów, których w skutek zginięcia nie opłacono.

2. Atoli dla obliczenia wynagrodzenia, zwyczajna wartość handlowa, a względnie zwyczajna wartość nie będzie liczona wyżej nad 30 złotych srebrem od cetnara, jeżeli na liście frachtowym i w miejscu do tego wyznaczonem wyższa wartość wyraźnie literami nie była deklarowana.

3. W przypadku wyższej deklaracyi, suma deklarowana stanowi stopę maksymalną wynagrodzenia dać się mającego. W przypadku tym posyłający winien zapłacić oprócz frachtowego, taryfą przepisanego, dodatek, który nie może wynosić więcej jak $^1/_{10}$ od tysiąca całej deklarowanej sumy za każde zaczęte 20 mil, które towar ma przebiedz na jednej kolei, a względnie w jednym związku kolejowym, z zaokrągleniem na całe centy, ani też mniej niż 5 centów.

4. W razie uszkodzenia towarów, wynagrodzenie za zmniejszenie wartości, w skutek uszkodzenia powstałe, wymierzane będzie w stosunku do wartości na zasadzie przepisu ad 1, obliczyć się mającej, podług stopy maksymalnej ad 2 i 3 wzmiankowanej.

§. 24.

Odpowiedzialność za uchybienie terminu dostawy.

Za szkodę zrządzoną uchybieniem terminu dostawy (§. 12) kolej żelazna jest odpowiedzialną, o ile nie zdoła udowodnić, że nie mogła przeszkodzić spóźnieniu pomimo należytych starań, do jakich porządne przedsiębiorstwo przewozu jest obowiązane.

Przyjęcie towaru przez odbiorcę w liście frachtowym wymienionego, jego ludzi lub te osoby, którym na zasadzie §. 19 można posyłkę ważnie doręczyć, jakoteż zapłacenie frachtowego, umarza wszelkie roszczenia z opóźnionej dostawy wynikające, jeżeli odbiorca nie zgłosi się z takowemi prawomocnie w przeciągu ośmiu dni po dostawieniu a względnie po zapłaceniu frachtowego. Jeżeli towaru nie przyjęto, lub frachtowego nie zapłacono, roszczenia gasną p o r o k u. Termin ten liczy się od upływu dnia w którym posyłkę dostawiono, a jeżeli jej wcale nie dostawiono, od upływu terminu dostawienia.

§. 25.

Wynagrodzenie pieniężne za uchybienie terminu dostawienia.

Za szkodę zrządzoną uchybieniem terminu dostawy, a przez uprawnionego udowodnioną, kolej żelazna płacić będzie wynagrodzenie, które, jeżeli opóźnienie nie wynosi więcej nad 24 godzin, nie może przenosić połowy frachtowego, a jeżeli wynosiło więcej niż 24 godzin, kwoty całego frachtowego.

Bez żądania dowodu że spóźnienie dostawy zrządziło szkodę, kolej żelazna płaci następujące wynagrodzenia:

a) od towarów frachtowych: jeżeli spóźnienie wynosi więcej niż 1 dzień, do 3 dni $^1/_4$, do 8 dni $^1/_3$, a jeżeli spóźnienie wynosiło więcej niż 8 dni, połowę frachtowego;

b) od posyłek pospiesznych; jeżeli spóźnienie wynosi więcej niż 12 godzin, do 24 godzin $^1/_4$, do 3 dni $^1/_3$, a jeżeli wynosi więcej niż 3 dni, połowę frachtowego.

Jeżeli posyłający chce sobie zabezpieczyć wyższe wynagrodzenie szkody, winien deklarować pewną kwotę, reprezentującą wysokość stopnia w jakim mu zależy na wczesnem dostawieniu i zapisać takową we właściwej rubryce listu frachtowego. Deklaracya ta, ażeby była ważną, powinna być w rzeczonej rubryce wypisana literami i zaopatrzona w napisaną wizę ekspedycyi towar posyłającej.

Jeżeli posyłający podał wyraźnie w tej formie pewną kwotę jako wysokość stopnia w jakim mu zależy na wczesnem dostawieniu posyłki, kolej żelazna jest obowiązana wynagrodzić udowodnioną szkodę kwotą, frachtowe przewyższającą, atoli najwyżej do wysokości sumy deklarowanej.

W przypadku tym będzie jednak pobierany dodatek do frachtu, który od każdych 4 zł. 50 cent. deklarowanej sumy (zaczęte 4 zł. 50 cent. liczy się za całe) za pierwsze
20 mil . . . . $^1/_2$ centa
za następne 30 mil . . . . $^1/_4$ „
za każde następne 50 mil . . . . $^1/_4$ „
przenosić nie może. Zaczęte 20. względnie 30 i 50 mil będą liczone za całe.

Ułamki będą zaokrąglone na całe centy. Najmniejszy dodatek do frachtowego wynosi 5 centów.

Dodatek A.

Ekspedycya towarów kolei żelaznej...

.... w ....

na żądanie..

odebrała od.......................................dla przewiezienia koleją żelazną do ....

towary w liście frachtowym z dnia dzisiejszego w następujący sposób wyszczególnione a mianowicie:

....

....

....

....uznaje..przytem wyraźnie,

że towary te są oddane bez opakowania...opakowane

niedostatecznie, mianowicie...

....

....

....

....

i że to w liście frachtowym z..

....jest przyznane.

....dnia.......................go.......................................18...................

Dodatek B.
Wzór listu frachtowego.

List frachtowy.

_______________dnia_______________18

Towary poniżej wyszczególnione odbierzesz pan na zasadzie przepisów zawartych w porządku związkowego obrotu towarowego na kolejach żelaznych

Towarzystwa zarządów kolei żelaznych niemieckich,

tudzież w osobnych porządkach odpowiednich kolei a względnie związków kolejowych, i mnie/nam znajomych, a które do tej posyłki będą zastósowane.

Znak	Nr.	Ilość	Sposób opakowania	Co zawiera	Rzeczywista waga brutto w funtach cłowych	Waga zaokrąglona liczyć się mająca		Wartość deklarowana każdej pozycyi	Deklaracya względem postępowania cłowego i podatkowego, nazwisko pośrednika jeżeli ma być użyty. Specyfikacya załączonych dokumentów podatkowych i cłowych i innych załączników. Wyszczególnienie plombów jeżeli są.
						cet. cłowe	$^{1}/_{10}$ ct.		

Stempel wagowy.

Stempel stacyi wagowej.

Podpis

Franko		Nota	Jednośé stopy frachtowej od centr.	Odebrać tlr.	gr.	fn.	zł.	ct.
		Przy odbiorze płaci się						
		Prowizya						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______						
		. . . . Razem						

Stempel stacyi wydawczej.

Nr. wagonu ______

Nr. karty frachtowej ______

Poz. ______

Panu ______

w ______

Stacya kolei żelaznej ______

na ______

Ogólna suma wartości deklarowanej (§. 23 Nr. 2 i 3, porz. związk. wynosi:

obacz przedostatnią rubrykę pierwszej strony.

W szczególności płaci się przy odbiorze	kwota	

Ogółem płaci się przy odbiorze wyraźnie

Stempel kolei:

Suma reprezentująca stopień w jakim zależy na wczesnem dostawieniu posyłki:

Dodatek C.

Wzór listu frachtowego.

Posyłka pospieszna.

............................dnia............................18

Towary poniżej wyszczególnione odbierzesz pan na zasadzie przepisów zawartych w porządku związkowego obrotu towarowego na kolejach żelaznych

Towarzystwa zarządów kolei żelaznych niemieckich,

tudzież w osobnych porządkach odpowiednich kolei a względnie związków kolejowych, i mnie/nam znajomych, a które do tej posyłki będą zastósowane.

Znak	Nr.	Ilość	Sposób opakowania	Co zawiera	Rzeczywista waga brutto w funtach cłowych	Waga zaokrąglóna liczyć się mająca		Wartość deklarowana każdej pozycyi	Deklaracya względem postępowania cłowego i podatkowego, nazwisko pośrednika jeżeli ma być użyty. Specyfikacya załączonych dokumentów podatkowych i cłowych i innych załączników. Wyszczególnienie plombów jeżeli są.
						cet. głowe	1/10 cet.		

Stempel wagowy.

Podpis

Stempel stacyi wagowej.

(Polnisch.)

Franko		Nota	Jedność stopy frachtowej od centr.	Odebrać				
				tr.	gr.	fn.	zł.	ct.
		Przy odbiorze płaci się						
		Prowizya						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______ . . .						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______						
		Frachtowe do ______						
		Dodatek do frachtu ______						
		. . . . Razem						

Stempel stacyi wydawczej.

Nr. wagonu ______

Nr. karty frachtowej ______

Poz. ______

Panu ______

w ______

Stacya kolei żelaznej ______

na ______

Ogólna suma wartości deklarowanej (§. 23 Nr. 2 i 3, porz. związk. wynosi: ______ obacz przedostatnią rubrykę pierwszej strony.

W szczególności płaci się przy odbiorze	kwota	

Ogółem płaci się przy odbiorze wyraźnie ______

Stempel kolei:

Suma reprezentująca stopień w jakim zależy na wczesnem dostawieniu posyłki: ______

Spis rzeczy.

A.

Przewóz podróżnych, ich rzeczy, jakoteż zwłok, pojazdów i żywych zwierząt.

I. Przepisy powszechne.

II. Przepisy szczególne.

a) Przewóz podróżnych.

b) Przewóz pakunków podróżnych.

c) Przewóz zwłok.

d) Przewóz karet i innych pojazdów.

c) Przewóz żywych zwierząt.

B.

Przewóz towarów.